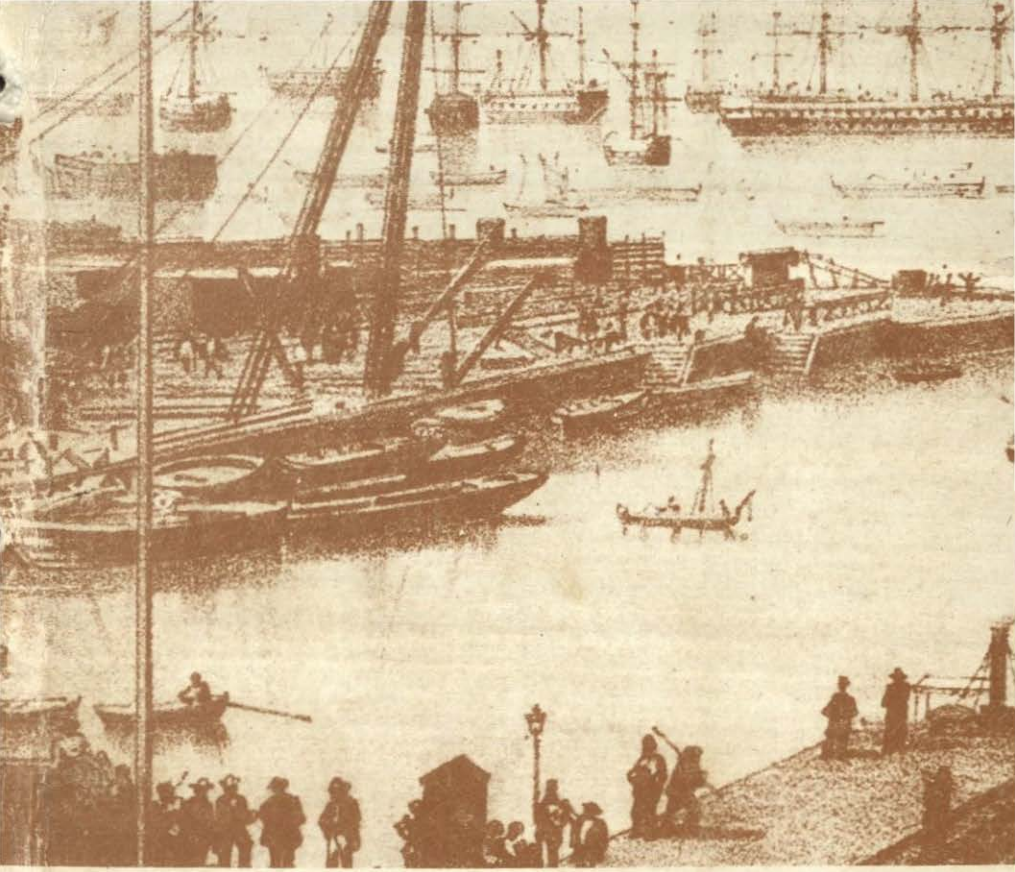
El Uso del Mar y su Influencia en el Desarrollo Nacional

06085

1980



EL USO DEL MAR Y SU INFLUENCIA EN EL DESARROLLO NACIONAL

PUBLICACIONES DEL
INSTITUTO DE
ESTUDIOS
HISTORICO-MARITIMOS
DEL PERU

Serie/ congresos y simposios

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU



S I M P O S I U M

(auspiciado por el Ministerio de Marina)

sobre

EL USO DEL MAR Y SU INFLUENCIA EN EL DESARROLLO NACIONAL

(27 de Noviembre – 1° de Diciembre de 1978)

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif.: 359.030685 K59
Nro. Inv.: 736
Fecha: 01/9/80

LIMA – PERU

1980



(c) INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO–MARITIMOS DEL PERU
Av. Nicolás de Araníbar 744, Lima 14.
Telf. 71–0735
Hecho el depósito de Ley.

Reservados todos los derechos de reproducción total o parcial,
la fotomecánica, y los de traducción.

1,000 ejemplares.

Impreso en el Perú
Imprenta de la Marina de Guerra del Perú

PROGRAMA

TEMA	EXPOSITOR PRINCIPAL	COORDINADOR
INAUGURACION DEL SIMPOSIUM		
Visión Panoramica del Uso del Mar y su Influencia en la vida de los pueblos, a través de la historia.	Vicealmirante (r) Luis E. Vargas Caballero	Vicealmirante (r) Luis E. Vargas Caballero
Influencia del Poder Marítimo en América	Doctor Hermann Buse de la Guerra	Contralmirante José Carcelén Basurto
Reseña Histórica del Derecho del Mar - Proyecciones.	Embajador Juan M. Bákula Patiño	Capitán de Navío (r) José Valdizán Gamio
Reseña Histórica del Transporte Marítimo – Proyecciones.	Señor Adolfo León y León	Contralmirante (r) Melitón Carvajal Pareja
Reseña Histórica de la Investigación Científica – Proyecciones.	Doctor Enrique M. del Solar	Contralmirante (r) Esteban Zímic Vidal
Reseña Histórica de la Construcción Naval – Proyecciones.	Contralmirante Julio Zapata Martínez	Contralmirante Julio Zapata Martínez
Reseña Histórica del Trabajo Marítimo – Proyecciones.	Vicealmirante (r) Alberto Indacochea Q.	Vicealmirante (r) Alberto Indacochea Q.
Reseña Histórica de la Pesca e Industrias Conexas – Proyecciones.	Doctor Emilio Castañón Pasquel.	Capitán de Fragata (r) Luis F. Villena Gutiérrez
CLAUSURA DEL SIMPOSIUM		

INTRODUCCION

En su magistral "Prólogo de la Historia Marítima del Perú", el Dr. José Luis Bustamante y Rivero, luego de la acuciosa reseña que hace de su primera parte, expresa que: "... Fue propósito esencial de estos volúmenes que el estudio del mar a través de los hechos de nuestra historia fuese dato y advertencia, lección y ejemplo, obsesión esforzada y pesquisa útil, revelación –acaso– de misterios fecundos o hallazgos de sorpresas grandiosas, fuente de imprevistas verdades y –tal vez– base de nuevas hipótesis y nuevas tecnologías. Prolongada en el tiempo, esta suerte de trabajos de tema marino puede culminar en el descubrimiento de insospechadas vías de actividad para el hombre y abrir a nuestro pueblo inesperadas metas para su destino...".

En líneas posteriores, el prologuista acota: "Como Toynbee lo ha dicho la historia comienza en el presente. Sólo un presente forjado con dignidad y grandeza es capaz de vencer al tiempo y trascender hasta el porvenir como algo que más tarde será, a su turno, un modelo histórico...".

Con este mismo propósito, tan claramente descrito por el Dr. Bustamante y Rivero, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, en su afán de contribuir a un mayor conocimiento, no sólo de la historia, sino de la realidad marítima del Perú y sus proyecciones, realizó, en Noviembre de 1978, con los auspicios del Ministerio de Marina, su primer Simposium sobre "EL USO DEL MAR Y SU INFLUENCIA EN EL DESARROLLO NACIONAL", cuyo temario, desarrollado por connotados expositores y panelistas, permitió efectuar un análisis global sobre nuestro PODER MARITIMO, y, de manera particular, sobre nuestros INTERESES MARITIMOS.

Este libro contiene las exposiciones efectuadas en el Simposium, así como la información relativa al desarrollo de los eventos realizados, que estamos seguros será de interés para los lectores.

DISCURSO DEL Sr. CONTRALMIRANTE FEDERICO SALMON DE LA JARA EN LA CEREMONIA DE INAUGURACION DEL SIMPOSIUM

En la vieja, muchas veces milenaria, historia de la humanidad, el fuego, el agua y la tierra han protagonizado en el acontecer nunca interrumpido de los siglos, un gigantesco drama que comenzó con el Cosmos y cuya fuerza y magnitud fue capaz de cambiar, muchas veces, la configuración del planeta.

Durante el largo período que duró este drama, mar y tierra se disputaron espacios, volúmenes, altitudes y profundidades. Unas veces fueron los océanos quienes con fuerza incontenible invadieron continentes y hubo ocasiones en que el bullente dinamismo del subsuelo, formó cordilleras que brotaron de las profundidades de la tierra. Otras veces, de los abismos de las aguas surgieron, con caracteres de cataclismo, nuevas tierras que emergiendo a la superficie hicieron más grandes los continentes. Después de cada una de estas pavorosas invasiones y retiradas, el mar fue dejando sobre la tierra grandes cantidades de su propia riqueza y en justa compensación, aquélla fue devolviendo a su vez a los océanos, parte de los tesoros que encerraban sus entrañas.

Cuando, por designio de Dios, el hombre apareció sobre la tierra, sólo pudo imaginar, con dimensiones de asombro, la grandiosidad inexplicable, para él, de esta terca lucha entre los elementos. Conforme pasaron los siglos y según fue recorriendo la Tierra en constante migración, atisbó desde el océano los acantilados de la costa y empezó a entender qué había pasado sobre el planeta que ya entonces intentaba dominar.

Quiso el Creador que mar y tierra peruanos fueran también escenario de esta lucha de los elementos. El Pacífico, en gigantescas marejadas invadió la costa y alcanzó los llanos de la selva virgen. Hizo así de nuestro suelo un territorio de profundos contrastes y dio al *Mar peruano,* por milagro de simbiosis de la materia, un valor de incalculable riqueza.

Al final de esta larga pugna fueron las aguas las que impusieron su fuerza avasalladora. El mar se hizo dueño y señor sobre lo que el hombre llamó *"la Tierra"* y ocupando las tres cuartas partes de su superficie, impuso sobre ella sus condiciones de vencedor. Hizo que sus profundidades fueran mayores que las más grandes alturas de la tierra y convirtió a los continentes en islas.

Pasaron los siglos y el hombre usó la tierra ya no sólo para su propia subsistencia, sino también como campo de sus actividades, guerras y ambiciones. Comenzó así, aquel otro drama en el que fue el hombre protagonista de su propio destino. Un día, tímidamente, se acercó a las orillas del océano y al ver flotar sobre sus aguas el tronco de un árbol, se atrevió a usarlo y descubrió que sobre él, él también podría mantenerse a flote. Acababa de inventar la embarcación. Aquel día, sin lugar a dudas, *el mar, todo el mar, comenzó a pertenecerle a él.* En ese mismo momento quiso, con sus leyes, imponerle condiciones.

Siguieron pasando los años y el hombre traspasó el límite de sus ambiciones. Explotó la tierra al máximo de sus conocimientos y capacidades haciendo uso del progresivo desarrollo de su intelecto y utilizó el mar, más que todo como obligado camino de sus aventuras, sin comprender que tenía, también en él, un emporio de alimentos, minerales y materias que en la tierra comenzaban ya a extinguirse. Y es así, cuando nuevamente el mar se proyecta sobre la tierra para ofrecer al hombre su generosa ayuda. Una vez más, el mar asume su verdadera dimensión y es ésta la razón primordial de la cita que hoy ha hecho el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y que la Marina, con clara visión, ha querido auspiciar. Debo pues en nombre de la entidad agradecer la presencia de la más alta autoridad naval y la acogida de la Escuela Superior de Guerra Naval.

Se ha dicho que el poder marítimo es la expresión de la capacidad integral de la nación para el uso del mar en su acción de proyección política, económica y cultural y que sólo se obtiene cuando se logra emplear correctamente sus dos componentes, capacitando así al Estado para alcanzar los objetivos nacionales. Por tanto, no sólo debemos conocer el mar y dominarlo, sino también profundizarnos en cada una de las actividades que le son comunes.

Para tratar pues sobre *El uso del mar y su influencia en el desarrollo nacional,* el Instituto ha llamado a las voces más autorizadas sobre cada una de las áreas que a su vez forman parte de los *Intereses marítimos* y que al lado del *Poder naval,* constituyen el *Poder marítimo.* Es así como en ejemplar conjunción que quizá sólo el mar puede inspirar, peruanos sin uniforme unos; vistiéndolo honrosamente otros y también aquellos que tuvimos el privilegio de vestirlo, iniciamos en la mañana de hoy una tarea que tiene un solo propósito: *Renovar la certeza del destino marítimo del Perú.*

DISCURSO DEL Sr. VICEALMIRANTE GUILLERMO VILLA PAZOS, JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA MARINA, EN REPRESENTACION DEL Sr. VICEALMIRANTE JORGE PARODI GALLIANI, MINISTRO DE MARINA, DECLARANDO INAUGURADO EL SIMPOSIUM

Es con profunda satisfacción, que la Marina de Guerra del Perú, ha acogido la feliz iniciativa del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, y le ha brindado su decidido apoyo para la realización de este Simposium sobre "El Uso del Mar y su Influencia en el Desarrollo Nacional", ya que por los temas que se desarrollarán, estamos seguros representará no sólo un esfuerzo intelectual, sino que además nos ofrecerá la oportunidad de efectuar un análisis global sobre el Poder Marítimo del Perú y sus proyecciones, para obtener valiosas conclusiones que contribuyan al logro de ese objetivo que tenemos todos aquellos que estamos relacionados con el mar, es decir: "Hacer que su uso impulse cada vez más a nuestro desarrollo, y le dé una adecuada seguridad".

La alta calidad de los expositores, como de los miembros del Panel que intervendrá en cada uno de los temas, así lo garantizan, y podemos afirmar, que ésta será la primera de muchas otras reuniones similares, en las que se irán profundizando los análisis y obteniéndose mayores perspectivas, a la vez que ampliando su esfera de acción y coadyuvando a una cada vez mayor "conciencia marítima nacional".

También debo destacar la calidad y nivel del auditorio; los debates que se realizarán en este simposium, permitirán compartir las experiencias tanto de Almirantes y Jefes de Marina de Guerra, como las de distinguidas personas que desempeñan actividades civiles relacionadas con el mar, y así, a través de las perspectivas de los Intereses Marítimos y del Poder Naval, lograr conjugar criterios que nos permitan obtener de modo común, una más clara y real imagen de nuestro Poder Marítimo.

Finalmente me cabe señalar que es muy significativo el deseo del Instituto, de realizar este evento en la Escuela Superior de Guerra Naval, el más alto centro de estudios de nuestra Marina de Guerra, y en el que, no solamente se imparten conocimientos, sino también, a través de la investigación y el diálogo, se generan nuevos conocimientos que contribuyen a perfeccionar nuestra labor, en la que, inspirados en los más caros ideales y en las más puras

tradiciones navales, tenemos el convencimiento que *"Nuestro porvenir está en el Mar"*.

Señores:

En nombre del Vicealmirante Ministro de Marina, y en el mío, felicito al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y declaro inaugurado este simposium.

HOMENAJE A LA MEMORIA DEL CAPITAN DE NAVIO FRANCISCO QUIROS TAFUR (*)

Siguiendo el programa de esta sesión inaugural, corresponde escuchar el Himno de la Marina de Guerra del Perú, cuyo compositor fue el Capitán de Navío Francisco Quirós Tafur.

El Comandante Quirós fue un Oficial de Marina ejemplar, su espíritu naval y marinero se volcó no solamente en su abnegada y eficiente labor en las Unidades y Dependencias en las que prestó servicios, sino que, dejó a su paso, canciones y lemas que hoy inspiran y motivan el quehacer de sus dotaciones.

Asimismo tuvo una gran "conciencia marítima" que siguió guiando sus pasos aún en la situación de retiro, a través de sus actividades siempre relacionadas con el mar, así como en su pujante accionar en el seno de la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú.

Fue el primer Vocal de Intereses Marítimos en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y si hubiera continuado entre nosotros, habría tenido una destacada actuación en el simposium que el señor Jefe del Estado Mayor General de la Marina, en representación del Señor Ministro de Marina, acaba de inaugurar.

Es por todo ello que en esta ocasión el Instituto desea rendirle un especial homenaje, y con tal motivo, se ruega a los señores asistentes, nos acompañen a honrar su memoria, guardando un minuto de silencio.

(*) Palabras pronunciadas en nombre del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, por el C. de F. Cristóbal Miletich.

PRESENTACION DEL TEMA I POR EL CONTRALMIRANTE JOSE CARCELEN BASURTO

Las elocuentes y emotivas palabras del discurso del Sr. Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, en la ceremonia inaugural, nos han permitido apreciar la filosofía del Simposium que hoy se inicia, así como las inquietudes, que en el afán de contribuir al engrandecimiento de nuestra Patria, nos han reunido en este auditorio para que, mediante el intercambio de conocimientos y experiencias, podamos encontrar respuestas que coadyuven al logro de tan noble finalidad.

Asimismo, el discurso del Sr. Vicealmirante, Jefe del Estado Mayor General de la Marina, evidencia la trascendental importancia de este evento, y su voz autorizada, refleja el sentir de la Marina de Guerra del Perú y su convencimiento de que, tal como expresara el Almirante Villa, *"Nuestro porvenir está en el Mar"*.

Nos ha reunido pues, en este recinto, el común deseo de profundizar nuestros conocimientos sobre la relación causa-efecto del "Uso del Mar", y el "Desarrollo del Perú", a la vez que, del análisis que se haga de nuestros Intereses Marítimos, tener una visión más clara de nuestra proyección marítima. Para ello, consideramos que el estudio de nuestra realidad marítima debe estar debidamente fundamentado en las conclusiones que se obtengan del análisis de la Historia, y es por este motivo, que el primer tema a desarrollar, ha sido titulado *"Visión panorámica del uso del Mar y su Influencia en la vida de los pueblos, a través de la Historia"*, tema que será expuesto por el Sr. Vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero, Miembro de Número del Instituto y coordinador para la preparación de este tema, a quien acompaña, para participar posteriormente en el período de preguntas, un brillante grupo de historiadores conformado por:

Dr. Percy E. CAYO Córdova
Dr. José A. DEL BUSTO D.
Dr. Héctor LOPEZ Martínez
Dr. Aurelio MIRO QUESADA
R.P. Armando NIETO V. S.J.

La exposición que hará el Vicealmirante Vargas Caballero, así como el posterior debate, estamos seguros sobrepasará las expectativas con que hemos venido a este Simposium, y percibiendo la ansiedad que tienen por escucharlo, dejo con Uds. al Sr. Vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero.

TEMA I

VISION PANORAMICA DEL USO DEL MAR Y SU INFLUENCIA EN LA VIDA DE LOS PUEBLOS, A TRAVES DE LA HISTORIA

Vicealmirante Luis E. Vargas Caballero

Todos los pueblos con acceso al mar han utilizado en una forma u otra, con un fin u otro, el mar a través de toda la historia. El hombre primitivo, en los albores de su existencia en la tierra contempló el mar, y también los ríos y los grandes lagos, como obstáculos o barreras a su desplazamiento. Pero, en cuanto dejó de hacerlo así y, más bien comenzó a ingeniarse las formas de poderse desplazar sobre las aguas, dio un gran paso hacia la civilización. La utilización del mar, ríos y lagos como medios de comunicación es lo que permitió el intercambio de productos, ideas e informaciones. Los pueblos ribereños, por lo general, se enriquecieron con este comercio marítimo; esta riqueza les proporcionó el ocio suficiente para desarrollar las artes y la ciencia. A la vez que les confirió el poder necesario para hacer sentir su influencia en lejanos lugares. Es así, como en toda época, los pueblos que supieron usar el mar y por ende convertirse en potencias marítimas, fueron los portadores de la civilización, los exploradores de remotas tierras y los fundadores de imperios coloniales. No pretendemos, naturalmente, ocuparnos de todos los pueblos que en el transcurso de la historia han debido su auge al buen uso del mar. Sólo nos ocuparemos de algunos de ellos, como ejemplo de tal adecuado uso del mar. También mencionaremos a algunos de los pueblos que no alcanzaron ese auge precisamente por no haber sabido valerse debidamente del mar.

La verdad es que no debe de ninguna manera extrañarnos que el mar haya tenido, y siga teniendo, tantísima influencia en la vida de los pueblos, después de todo, los mares cubren los dos tercios de la superficie terrestre. Además, la idea de utilizar el mar, lagos y ríos para navegar sobre ellos tuvo que venir muy temprano en una forma muy sencilla.

Fue suficiente que el hombre contemplase los troncos, animales muertos, etc. flotando sobre las aguas, tal vez con algún pájaro encaramado sobre ellos, para pensar que él también podía subirse sobre estos objetos y desplazarse sobre las aguas. De allí a cavar el tronco y vaciarlo, formando la primera

piragua, no fue tan difícil. No hay la más mínima duda que el agua resulta ser un medio mucho más "natural" para el desplazamiento del hombre que el aire. Por ello es que median muchos milenios entre el uso del mar como medio de comunicación y el del aire con igual fin por el hombre. Lo que nos interesa ver ahora es si actualmente el mar sigue teniendo tanta importancia en la vida de los pueblos.

En un principio el uso más importante del mar fue como vía de comunicación. Sin lugar a dudas fue, tal vez antes, utilizado como fuente de alimentación, pero sin que esto representara una actividad muy importante o conflictiva con otros países; la población era relativamente poco numerosa y los recursos pesqueros parecían entonces inagotables. Además, la pesca se realizaba siempre cercana a las costas.

Los primeros navegantes de quienes se tienen historias fidedignas, son los egipcios, quienes utilizaron barcos para transportar los enormes bloques de piedra utilizados en la construcción de las pirámides. Hoy en día podemos contemplar la silueta de estos barcos egipcios en cerámicas que tienen más de 6,000 años de antigüedad. Se sabe que los primeros barcos de mar nacieron en el Mar Rojo, gracias a los egipcios. Estos barcos los utilizaban para el transporte del cobre que extraían del Sinaí. Cinco siglos más tarde estos barcos llegan al Mediterráneo gracias a los Cretenses, quienes extraían cobre de Chipre. Al iniciarse la Edad del Bronce, alrededor del año 2,500 a.C. Creta tenía el dominio del Mar Mediterráneo.

Es muy interesante el hecho de que en Egipto, como ya hemos dicho, se utilizaban barcos 4,000 años antes de Cristo, mientras que la rueda sólo fue conocida 2,000 años antes de Cristo y utilizada para el transporte terrestre 1,500 años antes de Cristo. La forma corriente de transporte en Egipto fue la navegación fluvial. Sin embargo, siendo Egipto un país de navegantes, el egipcio no fue hombre de mar y se aventuró muy poco por el Mediterráneo. El Nilo fue una perfecta vía de comunicación para los egipcios. El casi constante viento del Norte les permitía surcar el río a vela y el viaje de regreso o bajada, lo hacían a remo o simplemente impulsados por la corriente. Sus intereses comerciales se hallaban prácticamente circunscritos a los países del Sur Este. Tan es así, que el primer canal navegable del que se tiene noticia en la historia fue construido por los egipcios posiblemente el año 2,000 a.C. entre el brazo más oriental del Nilo, brazo Pelusiaco, hasta el lago *Wadi Tumilat,* de allí al lago *Amargo* y de éste al Mar Rojo. La reina Hatshepsut envió en el año 1,400 a.C. una famosa expedición compuesta de cinco barcos de 70 pies de eslora al país del *Punt,* que se cree era la costa Arabe del Mar Rojo, llamada *"Tierra de Dios".* Pero, algo muy significativo es el hecho de que la expedición más audaz realizada por Egipto, la circunnavegación del *Africa,* de Este a Oeste, alrededor del año 600 a.C. fue confiada a marinos fenicios.

Este viaje tardó tres años pues, según *Herodoto,* al llegar el otoño estos marinos bajaban a tierra donde quiera que estuviesen, sembraban granos y esperaban la cosecha para luego proseguir el viaje. Muchos historiadores han dudado respecto a la veracidad de este viaje pero, existe un dato que nos induce a creer que sí se realizó: en su relato del viaje, los marinos fenicios dijeron que al navegar de Este a Oeste habían visto culminar el sol a su derecha.

Si tenemos en cuenta que en sus normales navegaciones por el Mediterráneo, en latitudes superiores a los 30° N, navegando de Este a Oeste, el Sol siempre culminaba a su izquierda, debemos creer que realmente alcanzaron a bordear el continente Africano por el Sur.

Lo curioso es que este país, que fue una potencia marítima del mundo, poco a poco fue abandonando el tráfico marítimo a países extranjeros quienes no tardaron mucho en anular el poder egipcio en el mar. Estos marinos son principalmente los Cretenses y los Fenicios. Esto nos demuestra que no basta para ser potencia marítima que el país ocupe una posición favorable respecto al mar y a las rutas marítimas: es también de primordial importancia el querer serlo. En otras palabras, el carácter de los habitantes y del gobierno es uno de los factores importantes del Poder Marítimo.

Los primeros marinos del Mediterráneo fueron los Cretenses. En realidad se sabe relativamente poco de ellos. La soberanía Cretense en la mar, llamada *"Talasocracia",* según parece fue muy larga y brillante. Prácticamente se inicia en el año 2,400 a.C. y dura hasta el año 1,400 a.C. en que parece ser que sufrió un gran desastre naval. La civilización Cretense fue muy avanzada y ejerció una notable y perdurable influencia sobre Grecia gracias a su dominio del Mediterráneo Oriental durante mil años.

La siguiente potencia marítima en el Mediterráneo fueron los Fenicios. Estos reinaron de Este a Oeste del Mediterráneo pero, principalmente en la costa Norte de Africa. Tenían bases en Malta, Cerdeña, Sicilia, España y en todo el litoral Norte Africano. Dominaron el Mar Rojo y fueron los marinos de los Judíos y los Egipcios. En su búsqueda de riquezas se aventuraron a navegar por el Atlántico, llegando a las Islas Británicas, de donde extraían minerales, principalmente estaño. La más famosa de sus colonias fue Cartago, la cual con el tiempo llegó a su vez, a ser una importante potencia marítima.

Los Griegos, hábiles, audaces, superiormente inteligentes; maestros de las ciencias teóricas, perfeccionaron el arte de la navegación, construcción naval y del comercio marítimo. Ellos exploran el Mar Negro, extraen metales preciosos de las costas del Asia Menor, explotan la pesquería en el Mar de Mármara y en los estuarios de los ríos rusos. Fundaron, gracias a su poder marítimo, establecimientos en *Italia,* en *Francia,* en *España* y en todo el Mediterráneo. El navegante y astrónomo griego Eutímenes nacido en Focea *(Marsella),* colonia griega en *Francia* descubre la desembocadura del *Senegal* y

es el primer griego que visita las costas del Africa Occidental. Otro navegante griego, nacido también en *Focea, Piteas,* sale al Atlántico hacia el Norte y da la vuelta a las Islas Británicas, de allí se dirige a las costas europeas del Mar del Norte, llega a la desembocadura del *Elba,* reconoce *Heligoland* y desde la costa de *Jutlandia* se dirige a *Noruega.* Al regresar a *Marsella,* ha recorrido 17,000 Kms. Este viaje hizo posible dibujar una carta del Archipiélago Británico y tener una noción de las regiones próximas al Círculo Artico, del mundo Báltico-Escandinavo y de las costas de Germania. Además de estos logros que hicieron que pronto Europa tuviese conciencia de sí misma, las observaciones de Piteas fueron notables. El día del solsticio determinó con ayuda del gnomon, la oblicuidad de la elíptica y la latitud de *Marsella,* con un error no mayor de 11'43". Observó, además, que la Estrella Polar no está en el mismo Polo y que la Luna tiene influencia en el flujo y reflujo del Océano. Todo esto sucedía alrededor del año 250 a.C. Por esta época otro navegante griego llega a la desembocadura del *Yang-Tse-Kiang* en el Extremo Oriente.

Además de ser excelentes navegantes, los griegos eran eximios constructores navales. Homero describe en la *"Odisea"* al barco griego usado en la Guerra de Troya como pintado de negro, de 52 remeros y con el casco armado a proa con un espolón de bronce de tres dientes, llamado *"Embolón".* Estos barcos griegos utilizados en el combate de Pelusio así como en la Guerra de Troya, solamente tienen una fila de remeros. Aproximadamente en el año 700 a.C. aparecen las galeras griegas con varios órdenes superpuestos de remeros. Esta innovación es obra del ingeniero griego de *Corinto, Aminocles,* quien construye este tipo de buques por cuenta de la marina de guerra de *Samos.* El desarrollo de sus marinas de guerra y mercante, conduce a los griegos a hacer grandes progresos en astronomía, geografía y geodesia. Se producen las primeras cartas marinas y hasta disponen de una especie de derrotero, el *Stadiasmos* que indica a los navegantes las distancias entre los puertos y otros datos relativos a las características del fondeadero y facilidades portuarias. Gracias a este intenso e inteligente uso del mar como vía de comunicación y comercio, la civilización griega, que a su vez por esta misma vía adquirió mucho de otras civilizaciones con las cuales tuvo contacto, ejerció una poderosa influencia en todo el mundo y se puede decir, con toda justicia, que fue la cuna de la Civilización Occidental y Cristiana.

Pero antes tuvieron los griegos que enfrentarse con el poderío *Persa.* Los persas habían terminado con el poderío de los *Fenicios.* En realidad, *Fenicia* había sido un estado con colonias muy dispersas pero con muy poca solidaridad nacional y poca fuerza militar. No es de extrañar, pues, que cayeran bajo el dominio persa, aunque en realidad la relación de *Fenicia* con *Persia* fue más la de un aliado naval voluntario, que la de una nación sojuzgada.

Los persas comprendieron que sólo podrían estar seguros en su dominio del Mediterráneo y Mar *Egeo,* conquistando a la *Grecia* Europea. Ya habían subyugado a varias ciudades griegas del *Asia* Menor, pero éstas recibían ayuda de *Atenas* y *Eritrea.* Además, este enfrentamiento era inevitable debido a la fuerte competencia comercial entre ambos.

En el primer intento persa para conquistar a *Grecia,* el rey *Darío* sufrió un tremendo descalabro cuando su flota fue casi aniquilada por una fuerte tormenta frente al promontorio del Monte Atos. Sin flota de guerra capaz de proteger a los numerosos barcos de carga que abastecían al ejército, la operación tuvo que ser cancelada casi a su inicio. Esto sucedía el año 492 a.C. Dos años más tarde Darío intentó nuevamente la conquista de *Grecia.* Esta vez su plan consistía en una operación anfibia. Sin embargo, los barcos y las técnicas de la época resultaron totalmente inadecuados para este tipo de operaciones. Los persas no pudieron poner en tierra el número adecuado de tropas con la suficiente rapidez como para hacer frente a las fuerzas enemigas que se les pudiesen enfrentar. Fue así como al desembarco del primer escalón persa de 15,000 hombres, en Maratón, los 10,000 atenienses que se encontraban más próximos cubrieron a pie las 20 millas que los separaban de la cabecera de playa, sin esperar los refuerzos de *Esparta,* y atacaron a los persas, derrotándolos totalmente. Diez años más tarde, o sea en el año 480 a.C., el nuevo rey de *Persia, Jerjes,* intenta por tercera vez subyugar a *Grecia.* Para esta empresa reunió un ejército de 180,000 hombres en *Sardis,* en el Asia Menor, con el cual cruzó el Helesponto (Estrecho de los Dardanelos) por medio de dos puentes de pontones que hizo construir.

Este ejército avanzó por la costa *Egea* mientras cientos de buques lo mantenían abastecido desde sus bases asiáticas. La flota de guerra consistía de unos 1,300 barcos entre los cuales se encontraban navíos de *Fenicia,* de *Egipto,* de *Cilicia,* de *Licia,* de *Caria* y varias otras escuadras del Asia Menor. *Artemisa,* reina de *Halicarnaso,* era jefe de una de estas flotas. Indudablemente que esta gran diversidad de nacionalidades y el hecho de no haber tenido oportunidad de ejercitarse para maniobrar de común acuerdo, tiene que haber sido un poderoso factor de debilidad para esta gigantesca flota persa.

No es necesario describir en detalle el desarrollo de la batalla de *Salamina* por ser ampliamente conocido por tan selecto auditorio. Sólo deseamos mencionar el hecho de que tan feliz resultado para los griegos se debió al genio del más grande de los Jefes de Estado de *Grecia: Temístocles.* Fue él quien logró persuadir a los atenienses a consagrar los fondos provenientes de las minas de plata de *Laurium* a construir una flota de 200 trirremes. Y fue él también quién ideó el plan para atraer a los persas hacia el estrecho de Sa-

lamina donde los griegos los pudieron batir sin que los persas pudiesen hacer valer su superioridad numérica.

Poco después de la victoria griega de Salamina, los persas se retiran del Mediterráneo, permitiendo que las "glorias de *Grecía* pudiesen florecer para beneficio de la humanidad".

Dos siglos después de la victoria griega de *Salamina* se produce otra gran pugna entre dos razas antagónicas por el control del Mediterráneo. Nos referimos al conflicto entre *Roma* y *Cartago.* Los cartagineses, herederos de los fenicios, prácticamente dominaban el Mediterráneo Occidental. Sin embargo, este dominio no fue de ninguna manera total: los griegos del sur de *Italia* y de *Sicilia,* le disputaron a *Cartago* este dominio durante los 200 años que siguieron a *Salamina.* Cuando en el año 275 a.C., los romanos conquistaron a los griegos del Sur de *Italia,* los Cartagineses creyeron que ésa era su oportunidad para expulsar a los griegos de *Sicilia.*

Pero de hecho, esto los enfrentaba con un enemigo mucho más formidable.

El año 264 a.C. los romanos enviaron sus Legiones a *Sicilia* y prontamente encerraron a los cartagineses, en sus ciudades fortificadas en el extremo occidental de la isla, iniciándose así la primera de las tres Guerras Púnicas. Pero, los romanos comprendieron rápidamente que la única forma de derrotar a *Cartago* era aniquilando primero su poder naval. Los cartagineses eran hasta ese momento más fuertes en el Mar.

Los romanos crearon entonces una marina de guerra a la altura de su imperio. Sabiendo que los cartagineses eran superiores en cuanto a la táctica naval, decidieron volver a la forma antigua del combate naval como lucha cuerpo a cuerpo en la cual sabían perfectamente que los legionarios no tenían rival. Inventan con tal fin un medio que les permitirá fijar a los barcos enemigos mientras los legionarios los abordaron para el combate. Este famoso invento es una especie de pasarela de abordaje colocada a proa que podía dejarse caer a proa o cualquiera de las bandas sobre el enemigo, el cual quedaba sujeto por un gran garfio que llevaba la pasarela en la parte inferior. Este fue el legendario *Corbus.* El primer encuentro entre las dos flotas, compuestas de 100 barcos cada una, fue en *Mylae,* en la costa Norte de *Sicilia* en el año 260 a.C. El resultado fue favorable a los romanos y, aunque no fue una victoria decisiva, les dio a los romanos una gran confianza en el combate naval y sembró entre los cartagineses el temor o complejo de inferioridad que se hizo patente en todos los sucesivos combates navales de la Primera Guerra Púnica. El último combate naval de esta guerra fue en el año 241 a.C. cerca de *Drepanum* donde los romanos alcanzaron, al fin, una victoria decisiva. Durante la Segunda y Tercera Guerra Púnica, prácticamente no hubo combates navales, pues *Roma* tenía ya sin lugar a du-

das la superioridad naval. El resultado final de estas guerras fue que *Roma* se convirtió en dueña y señora del Mediterráneo Occidental, y se enriqueció con las provincias de *Sicilia, España y Africa.*

También hizo frente *Roma* a otra amenaza marítima que había ido en aumento desde la declinación de los primeros estados marítimos: la piratería. El año 66 a.C. se organizó una campaña en gran escala contra los piratas, bajo el mando de *Cneo Pompeyo.* Se dice que en tres meses fueron capturados 1,300 barcos piratas, muertos 10,000 corsarios y que 20,000 se rindieron. Posteriormente, en el año 36 a.C., *Agripa* derrotó en una gran batalla naval frente a *Naulochus,* en *Sicilia* a Sexto *Pompeyo,* quien había establecido una especie de imperio semi-pirata que dominaba a *Sicilia* y todas las islas vecinas, amenazando constantemente el abastecimiento de víveres a *Roma.* Ahora sólo le quedaba a *Roma* un peligro más que era necesario eliminar para poder convertirse en dueña de todo el Mediterráneo y proseguir su marcha triunfal hacia el Este. Este peligro era *Marco Antonio,* casado con *Cleopatra,* reina de *Egipto,* que parece ser deseaba subyugar a *Roma* y convertir a *Alejandría* en capital del Imperio. Este enfrentamiento se decidió en el combate naval de *Accio* en donde la flota de Marco Antonio compuesta de 200 barcos fue derrotada por la flota romana de 260 bajo el mando de Agripa. En esta batalla también una parte de la flota fue comandada por una mujer: *Cleopatra.* (Hemos visto que hay dos casos curiosos, dos mujeres que comandaban flotas y las dos tuvieron prácticamente la misma actuación, y en el momento más grave, de mayor peligro, con bastante astucia lograron huir). Con esta victoria *Roma* tuvo el dominio de todo el Mediterráneo y con ello pronto conquistó *Egipto.* Aquí nace el Imperio Romano con Octavio como su primer Emperador con el nombre de *César Augusto.* El Mediterráneo es desde ese momento el *Mare Nostrum* de los romanos. Gracias a este dominio del Mediterráneo, *Roma* puede transportar sin molestias los productos de cada región de su imperio a todas partes y trasladar a sus procónsules con sus legiones a sus dominios de allende el mar. Esos barcos mercantes pudieron navegar durante cinco siglos después de *Accio* desde el Mar Negro hasta el Atlántico con sólo la protección de pequeñas flotas para mantener en jaque a los piratas.

Se estableció así en tierra y el mar la "Pax romana", el período más largo de relativa paz que ha conocido el mundo.

El control naval romano fue declinando lentamente junto con el desmoronamiento del imperio. Roma opuso poca resistencia contra las invasiones Teutónicas de Bretaña y Galia en el siglo V. Los Vándalos cruzaron Gibraltar y se establecieron en el antiguo dominio cartaginés desde donde operaron flotas piratas que barrieron el Mediterráneo. Tal era la impunidad con que actuaron estos piratas que el año 455, fondearon en el Tíber y saquearon Roma durante catorce días.

La flota cristiana del Imperio Bizantino infligió una fuerte derrota a la flota sarracena en Constantinopla el año 677 pero, no supo aprovechar la enorme ventaja que poseía en armamentos, especialmente el *"Fuego Griego"*, utilizado en dicha batalla por primera vez. De haber construido y mantenido una fuerte marina de guerra permanente, no sólo habría podido el Imperio Bizantino sostener bajo su dominio los Dardanelos sino también su litoral del Asia Menor y las costas e islas del Mar Egeo.

Así pues, en la temprana Edad Media, el *Islam* irrumpe en la cuenca del Mediterráneo y parte de éste queda vedado a los cristianos. Hablando de esta época de la lucha entre los cristianos y sarracenos, el historiador inglés Fairgrieve ha dicho: "La función del Mediterráneo ha sufrido así un cambio". En un principio fue una barrera; más tarde, bajo los fenicios, se convirtió en una vía de comunicación y para los griegos fue una defensa. Los romanos lo convirtieron en la base de su Poder Marítimo y subyugaron todas las tierras que lo marginan. Con el debilitamiento de Roma vino el debilitamiento del poder marítimo. La Berbería y España pasan al poder de los sarracenos sólo porque el poder naval del imperio oriental no fue lo suficientemente fuerte para dominar todo el mar, pero tampoco pudo el sarraceno obtener el control supremo. Así pues, las condiciones fueron idénticas a las existentes en los primeros tiempos del conflicto entre Roma y Cartago; el Mediterráneo se convirtió en un foso entre los rivales, aunque a veces uno de ellos y otras el otro, ejercía más control. Las islas fueron alternativamente sarracenas y cristianas. Creta y Sicilia fueron mantenidas bajo el poder sarraceno por siglos antes de ser recuperadas por una potencia cristiana".

Sin embargo las ciudades del sur de Italia, tales como Nápoles, Gaeta, Amalfi y Salerno, siguieron reconociendo al Emperador de Constantinopla. Otro tanto hizo una ciudad eminentemente marítima, Venecia, que en el fondo del Adriático nunca tuvo motivos serios para temer la expansión sarracena. Cabe mencionar que a la par que el vínculo político entre las ciudades italianas y Constantinopla se iba haciendo cada vez más tenue, el de tipo económico cobró mayor intensidad. La vía del cada vez mayor tráfico comercial, fue el mar.

Venecia se convirtió en una gran potencia marítima. Logró, desde antes del año 1100, eliminar del Adriático a los piratas dálmatas que lo infestaban y estableció sólidamente su hegemonía en toda la costa oriental de aquel mar que fue de su dominio durante varios siglos.

El mar del Norte y el Báltico, que bañan las costas de la Europa Septentrional fueron escenario del afanoso que hacer comercial de la llamada Liga Hanseática, a partir del siglo IX. Originariamente una *"hansa"* parece haber sido una compañía de comerciantes particulares que emprendían comer-

cio en tierras extranjeras. Los principales establecimientos de las compañías hansas estuvieron en *Wisby, Novgorod, Bergen, Brujas y Londres.*

Para protegerse mutuamente contra la piratería, la competencia y las restricciones mercantiles, estas ciudades marítimo-comerciales se hicieron cada vez más cerradas. Así, por ejemplo *Lubeck* y *Hamburgo* firmaron en 1241 un tratado de protección mutua. Más tarde se incorporarían unas 70 ciudades más.

La Liga Hanseática quedó formalmente organizada en 1358. Tan grande era su poder, que en 1370 forzaron al Rey Waldemar IV de Dinamarca a firmar el Tratado de Stralsund, que les otorgó el monopolio comercial de Escandinavia por más de un siglo. Después de una paulatina decadencia, la Liga se disolvió en el siglo XVII pero la denominación de "ciudad hanseática" ha sobrevivido para las de Bremen, Hamburgo y Lubeck.

Las Cruzadas, que se inician en el siglo XI, engendraron un gran tráfico marítimo que fue aprovechado por las ciudades marítimas italianas. Estas ciudades llegaron a monopolizar el tráfico marítimo desde el *Bósforo* y *Siria* hasta el Estrecho de *Gibraltar*. Por otra parte, el uso del mar, la actividad comercial-marítima, creó un contraste inmenso entre las ciudades tipo *Venecia* y los reinos enclavados en el interior de Europa. Mientras éstos vivían a plenitud el feudalismo, donde la tierra era todo, aquéllas vivieron únicamente de su comercio marítimo y fueron auténticas gonfaloneras de una economía capitalista.

El siglo XV fue un siglo de singular importancia para el mundo. Es el siglo de los grandes descubrimientos a cargo de navegantes portugueses y españoles. Hemos visto cómo en las centurias precedentes los pueblos mediterráneos estuvieron cada vez más interesados en la ruta de Oriente. Pero, estas rutas a Oriente quedaron cortadas con el avance de los turcos otomanos, que culminaron con la toma de Constantinopla en 1453. Era necesario pues, encontrar otro camino para adquirir las especias y otros elementos que les eran indispensables a los europeos.

Los portugueses fueron los iniciadores de la gran época de los descubrimientos. Un hombre extraordinario, el Príncipe Enrique de Portugal, con justicia llamado Enrique el Navegante, reunió a un grupo notable de hombres de estudios en Sagres y fundó una avanzada escuela náutica que cambió la faz de la civilización. Allí supo atraer a los mejores hidrógrafos, cartógrafos, astrónomos, matemáticos y navegantes: desde allí se establecería la hegemonía europea en el mundo entero.

No vamos a repetir las hazañas de los navegantes portugueses y españoles. Se conocen largamente los periplos de Bartolomé Díaz, Vasco de Gama, Cabral, Juan Fernández, Colón, los hermanos Pinzón, Magallanes, etc.

Basta decir que los portugueses conquistaron el mar con el adelanto científico y tecnológico. Además, desarrollaron con una destreza increíble, una nueva política con la cual lograron el modo de dominar grandes y pobladas extensiones de ricas tierras, habitadas por pueblos numerosos y de un adelanto en materia de civilización casi igual en el conjunto al europeo, teniendo en muchos aspectos un mayor progreso. Nos referimos a los pueblos de la India y la China, que sí conocían el hierro y el acero, que sí conocían el caballo y la artillería, pero cuyos buques eran más pobres que los europeos y sus cañones menos eficaces.

A fines del siglo XVI, las incursiones de los corsarios ingleses anuncian una nueva época, la de la gran marina de velas y los espacios ilimitados. En el pensamiento de Occidente, la concepción que se tiene del aspecto del mundo ha cambiado: la imaginaria preponderancia de la tierra sobre el agua, lugar común de las culturas asiáticas y mediterráneas, cede paso a la moderna perspectiva mundial de un globo con las dos terceras partes ocupadas por expansiones marinas.

Con Isabel I (1558-1603) Inglaterra sienta las bases para su supremacía. Disipadas las ambiciones inglesas en Europa con la pérdida de Calais, la Inglaterra isabelina dióse a fundar un imperio en el mar. Si bien éste y la colonización no llegaron hasta más tarde, los viajes de Drake, Raleigh, Frobisher y otros corsarios y piratas semejantes, revelaron ya el nuevo destino británico y el camino que llevaba a él. La derrota de la "Armada Invencible" de España en 1588, aunque no puso fin a la guerra entre ambas potencias, constituyó, ciertamente, un triunfo del protestantismo y un indicio de que el poder marítimo pasaba de los pueblos del Mediterráneo a los del Norte. Isabel I, presionada por la amenaza española, dio notable apoyo a todo lo relacionado con la actividad marítima, de tal suerte que sembró las semillas de lo que sería hasta la Primera Guerra Mundial el más grande Imperio, convirtiendo a Inglaterra en el país que controlaba totalmente los mares.

Todavía en los últimos tramos del siglo XVI España jugaría un gran papel naval en la batalla de Lepanto. Carlos V le había dicho en su testamento a su hijo Felipe II: "Conserva las galeras de España... Mantén un poder naval en el Mediterráneo, porque mientras no exista completa seguridad en el proceder de los pueblos codiciosos y avaros de hegemonía, vale más prevenir que lamentar, y por excesivo que el gasto parezca, pensad que cuanto mayor sea el capital empleado, mayor será la renta que podréis cobrar".

España cuidó el Mediterráneo y por eso pudo derrotar a los turcos en la célebre batalla de Lepanto en 1571, pero descuidó el Atlántico. Olvidó que era la única vía para llegar a Flandes, donde agotaba en largas guerras todas sus energías, y, al olvidarlo, dejó de acrecentar un poder naval que fue a parar a manos de Inglaterra. En el siglo XVII, Holanda abrió camino a la expansión

europea. Lo hizo gracias a sus notables marinos, a sus comerciantes, a sus hombres de empresa. Podemos decir que marinos y mercaderes holandeses cruzando el mar hacia el Este y el Oeste fundaron un imperio colonial. Sus rivales y adversarios fueron ingleses, franceses, españoles y portugueses.

Sin embargo, el poderío holandés fue debilitándose por las continuas guerras con Inglaterra que a la larga le hicieron perder su poder marítimo a pesar de las descollantes figuras como *Von Tromp y Ruyter.* El Acta de Navegación inglesa de 1,651, que entre otras cosas reservaba el comercio británico a los buques de esta nacionalidad, fue un duro golpe para la marina holandesa ante el cual, naturalmente, no podía doblegarse sin una fuerte lucha.

Las décadas finales del siglo XVII verán también los inicios de la colonización francesa, a la par que llega a su punto más crítico en decadencia la española, que apenas podía defenderse de los piratas y corsarios que saqueaban constantemente sus dominios opulentos de ultramar.

El tiempo no nos permite siquiera revisar someramente todos los acontecimientos de importancia marítima ocurridos durante los siglos XVIII y XIX pero, sí deseamos resaltar que la adquisición eventual por Inglaterra de tales estratégicas posiciones como Gibraltar, Menorca, Chipre, Suez, Aden, Ciudad del Cabo, Malvinas, Jamaica, Ceylán, Singapur y Hong Kong, la hicieron capaz -como dice el antiguo aforismo- de "encerrar los siete mares del mundo". Naturalmente no podemos dejar siquiera de mencionar al más grande de todos los marinos: el Almirante Horacio Nelson. Después de las brillantes campañas de este extraordinario marino, Inglaterra emergió en consecuencia como la indiscutida "dueña de los mares" y durante casi un siglo no tuvo serio rival en poder marítimo y comercio mundial.

El Japón presenta un caso muy interesante. En cuanto a la evolución de su poder naval nos presenta el caso curioso de que en este país prácticamente se pasó por alto la Era de la Vela. Las flotas de Hideyoshi derrotadas en 1592 y 1597 por el Almirante coreano, *Yi Sun Sin,* se componían principalmente de galeras. Después de estas derrotas pasaron tres siglos antes de que el Japón volviese a figurar en un combate naval. En 1894 el Almirante japonés *Ito,* al mando de una flota a vapor, infligió una derrota a la flota china al mando del Almirante *Ting.*

Otro aspecto interesante que nos presenta el Japón es que siendo un país que ocupa una posición geográfica muy semejante a la de Inglaterra, poblado por un pueblo muy activo y trabajador, pudo haber sido la Gran Bretaña del Oriente pero, su gobierno en lugar de haber fomentado el comercio exterior y haber creado un poder marítimo, decidió aislar al país tras una "cortina de bambú" durante 250 años, hasta que las potencias Occidentales lo obligaron a salir de ese aislamiento. Esta vez el Japón asombró al mundo

por la forma tan notable con que sus líderes navales habían asimilado las enseñanzas de tres siglos de guerra naval en Occidente.

Gracias a este despertar, el Japón es hoy un país industrial de primer orden, figurando como el primero en construcción naval y con una flota mercante de primera magnitud.

Los Estados Unidos comienzan a emerger como potencia naval a partir de su guerra con España en 1898, en la cual obtuvieron una fácil victoria sobre la reducida flota española operativa que no consistía más que de cuatro cruceros y dos destructores. Como resultado de esta guerra, Estados Unidos obtuvo Puerto Rico, la base naval de Guantánamo, en Cuba, Guam y las Filipinas. A partir de este acontecimiento, el pueblo de los Estados Unidos vio con simpatía la política de una "Marina de Guerra grande" lo cual le permitió convertirse rápidamente en una potencia marítima de primer orden. Al final de la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos quedó como la única super potencia marítima del mundo. Sin embargo, a partir de 1968 la Unión Soviética inició una espectacular carrera marítima. No sólo es actualmente una superpotencia naval a la par con Estados Unidos, sino que posee la más grande y mejor organizada flota pesquera del mundo: una flota pesquera organizada en forma casi militar. Su flota mercante se encuentra presente hoy en todos los mares con gran éxito y los buques de su flota de investigación oceanográfica están activos en todos los rincones de los mares del mundo.

Hemos visto en forma somera la influencia que tuvo el mar, principalmente como medio de comunicación e intercambio, en el más amplio sentido de la palabra, en el desarrollo de los pueblos a través de toda la historia. En la actualidad no cabe duda que este rol ha sufrido un notable cambio. El adelanto tecnológico ha relegado al mar a un papel secundario en cuanto al intercambio de ideas y el transporte de personas de un país a otro. Pero, en cuanto al transporte de carga en general, más del 90 o/o del comercio internacional se sigue realizando por mar. El espectacular crecimiento de la población mundial, hoy por los tres mil millones de habitantes y que según los expertos de las Naciones Unidas llegará a los seis mil millones al inicio del siglo XXI, plantea al hombre un grave problema: ¿Cómo alimentar a esta población? Es verdad que los avances tecnológicos permiten cada vez mayores y mejores rendimientos de las tierras agrícolas pero, aun así, en muchas partes del mundo no hay suficientes alimentos para la población. Por eso el hombre cada día se dirige más al mar como fuente de proteínas Pero no es dable que se continúe en el mar con las mismas prácticas que hace muchísimo fueron abandonadas en tierra. El pescador del futuro debe dejar de ser un cazador para convertirse en "pastor". Pero, sea como sea, es evidente que la importancia del mar como fuente de alimentación será cada vez mayor.

Como fuente de riquezas minerales, el mar es hoy ya sumamente importante. Sólo en Estados Unidos en el año 1967, la producción de petróleo del zócalo continental fue de US $ 1,100'000,000. Existen muchos otros minerales en los océanos, tales como el manganeso, fosforita, cobre, que si bien hoy no presentan un atractivo económico, es indudable que con el natural adelanto de la tecnología, pronto lo harán. Todas estas perspectivas nos indican claramente que el mar será cada vez más importante como fuente de recursos. Pero esto plantea muchos interrogantes que sólo podrán ser resueltos mediante un profundo conocimiento del mar. Es por demás sabido que donde existen riquezas, es necesario tener un medio eficaz de resguardarlas si no queremos que nos sean arrebatadas. Quiere decir esto que ningún país ribereño puede permanecer ajeno al conocimiento de las potencialidades de su mar. Es necesario saber qué tenemos para poderlo defender. Por eso pensamos que es vital para el desarrollo armónico del país ribereño tener conciencia plena de que su patrimonio no termina en sus costas: incluye también su mar y es necesario saber usarlo adecuadamente. Es urgente pues, despertar la *Conciencia Marítima* del país.

NOTA DEL EXPOSITOR

Sólo examinando la historia podemos aquilatar la influencia del mar en la vida de la humanidad.

Esta ha sido precisamente la finalidad de esta Primera Area. Con ella se ha querido proporcionar un adecuado marco, de amplitud mundial, para luego, en las siguientes áreas, examinar los diversos aspectos del uso del mar y su influencia y proyecciones en el desarrollo del Perú.

El tema es, sin dudas, sumamente vasto y ello nos ha obligado a tratarlo en una forma por demás sintética, apenas tocando algunos de los casos más notables del adecuado uso del mar, así como del descuido de este medio a través de la historia y las consecuencias de tales actitudes.

Se toca muy someramente los primeros contactos del hombre primitivo con el mar y los inicios en el uso del mismo para navegar sobre él.

Luego se relata, brevemente, las experiencias de los primeros navegantes de quienes se tienen noticias verídicas en la Historia: los egipcios. Se hace notar cómo este pueblo utilizó los barcos 4000 años a.C. y sin embargo no fue realmente un pueblo de hombres de mar, habiéndose limitado casi exclusivamente, a navegar por el Nilo, para sus aventuras por mar, los egipcios se valieron de los marinos fenicios.

Se trata, muy brevemente, pues es relativamente poco lo que se sabe acerca de ella, de la Talasocracia establecida en el Mediterráneo por los cretenses.

En forma muy reseñada se narra el quehacer de los fenicios, los griegos, los cartagineses y los romanos.

En este trabajo no se ha entrado al relato de las famosas batallas navales, pues lo que se ha querido es poner énfasis en el uso del mar, o sea en la "conciencia marítima" y la influencia que ella tuvo en la historia de los pueblos.

Después de mencionar, brevemente, los enfrentamientos por mar entre el Islam y el Imperio Bizantino, se hace una breve mención a la formación de la Liga Hanseática y su importancia marítima-comercial.

Muy brevemente se toca el siglo XV, el gran siglo de los descubrimientos portugueses y españoles.

Someramente se examina cómo España, que había sido la primera potencia marítima, descuidó su flota y perdió esta primacía a favor de Inglaterra.

Se menciona también, muy brevemente, a Holanda y la importancia que tuvo debido a su uso del mar.

Un caso curioso e interesante, en la historia es el del Japón, el cual pudiendo haber sido, por su posición geográfica, la primera de Oriente, prefirió permanecer aislado tras una "cortina de bambú" durante 250 años, sin hacer un uso adecuado del mar.

Termina el trabajo haciendo ver como Estados Unidos llegó a ser la más grande potencia marítima al finalizar la Segunda Guerra Mundial y cómo, desde hace apenas un par de décadas, la Unión Soviética viene dándole un inmenso impulso a su política marítima. Como consecuencia de esta política, hoy en día la flota pesquera rusa es la mayor del mundo, su flota mercante se encuentra en todos los mares haciéndole una fuerte competencia a las flotas mercantes occidentales y su Marina de Guerra es ya, en cuanto al material, un serio rival de la U.S. Navy.

Un aspecto no tocado en la conferencia fue el relativo a los diversos viajes marítimos de los Vikingos. Esta omisión fue brillantemente subsanada por el Dr. Del Busto al dar respuesta a la primera pregunta del período de debate. La improvisación del Dr. Del Busto fue sumamente interesante y demostró los amplios conocimientos del expositor sobre este tema. Es por esta razón que el texto completo de dicha respuesta del Dr. Del Busto aparece en esta publicación.

EXPOSICION DEL DR. JOSE ANTONIO DEL BUSTO D.

Pregunta.- *¿Cuál ha sido la influencia del mar para la población de América, los Vikingos, los asiáticos, etc.?*

Respuesta.- *(Dr. José A. del Busto)*

Tratando de responder a esta pregunta, yo diría que entran en juego dos océanos, primero el Océano Pacífico y después el Océano Atlántico. Con relación a la parte primera de la pregunta, para el Pacífico, tendríamos nosotros que entender distintos puntos de ingreso del hombre al continente americano, utilizando naturalmente, la vía marítima, porque sino no interesaría a este tópico. El Estrecho de Behring no tendría la importancia de la exclusividad. Es verdad que por allí ha afluido la mayor cantidad de gente, pero entonces no era navegable, no por culpa del hielo sino, porque en ese tiempo era un puente terrestre que había quedado al descubierto al bajar el nivel de las aguas por subir el de los hielos polares. Tampoco hay que olvidar la vía de las islas Aleutienas, cerca de Behring, que han permitido unir la península de Canchatka justamente con la tierra de Alaska.

De isla en isla el recorrido hoy por hoy se entiende como algo muy cierto. La Arqueología, una arqueología muy especializada, va descubriendo con gran lentitud estas huellas. Tratando de seguir dentro de esta visión panorámica con alguna rapidez, queda la corriente del Curoshiwo, y la corriente del Curoshiwo en su último tramo alcanza un caso especial de navegación en el caso de no haberse encontrado embarcaciones para cumplir este periplo: pudo el hombre haber abordado hielos flotantes y de ese modo haber arribado a la costa occidental norteamericana.

En resumen, el grueso de la población ha entrado por Behring. Todo lo que sigue son vías de acceso al continente americano, probablemente con cantidades menores de hombres, pero sí con importancia mayor en cuanto a la utilización del mar.

También de Australia, viajando hacia el sur, de isla en isla, han llegado hombres al continente antártico, y de ahí han salido por la Tierra de Graham hasta la Tierra del Fuego y han empezado a subir al continente, llegando prácticamente estos individuos hasta muy cerca del Perú y en algunos casos hasta el Perú. También hay que contemplar un grueso filón vía Pacífico, que es el de los Melanesios, los hombres de la piel oscura, que han partido de un grupo de la Salomón (por darles un punto de partida) y se han dirigido,

aprovechando la Corriente de los Cachalotes, hacia tierras de Panamá o de México, los únicos lugares donde se han encontrado palmeras cocoteras oriundas de Melanesia; y el primero de los sitios, en la costa de Panamá, el único punto de América donde los españoles encontraron hombres negros en Cuarecuá. La tierra de Cuarecuá no habría ofrecido, pues, los negros africanos del oriente, sino los melanodermos de occidente que serían los melanesios. Por último, tendríamos una corriente migratoria también transpacífica, pobre, tardía, pero que habría que tener en cuenta en un panel como hoy, y es la Corriente Polinésica, que habiendo partido del grupo de Samoa, se expandió por el Norte hacia Hawai, por el Sur hasta Nueva Zelandia, y por el Este hasta la Isla de Pascua. En realidad no necesariamente de la Isla de Pascua, pero sí de la Polinesia francesa o la Polinesia oriental, habrían navegado estos hombres a toda esta costa americana, aunque se han encontrado pocos vestigios porque vinieron pocas veces. Se estableció más que un comercio, puntos de contacto por curiosidad marítima, y luego regresaron sin dejar mayores huellas que unas cuantas armas y unas cuantas leyendas. Es muy importante, eso sí, comprobar que las embarcaciones de Polinesia fueron muy parecidas a las embarcaciones de la línea ecuatorial hacia el sur, donde hubo un gran centro balsero, incluyendo Tumbes y Sechura, entonces las únicas embarcaciones a vela que han existido en todo el continente americano. Así habría habido un contacto, muy remoto, que la historia no toma en cuenta y del que la arqueología tampoco se hace responsable. Esto en lo que concierne rápidamente al Pacífico. En la parte que concierne al Atlántico hay más documentación. La arqueología entra ya ayudada por el alfabeto. De Escandinavia parten algunos aventureros, otros por verdadera presión económica, finalmente un tercer grupo de hombres indistintos, contra su voluntad, por haber cometido crímenes se ven deportados por la ley noruega y estos wikingos van a dar a todas esas islas que están al nor-oriente y nor-occidente de Escocia; llegan a Irlanda, y por este mismo camino van a descubrir la tierra de los hielos: Island o Islandia. Alguno que quiere viajar, como Gunnbjorn de Noruega a Islandia, se desvía y llega a Groenlandia. Bjarni es otro, que, buscando ya Groenlandia, llega sin querer, a América. Esto es muy poco antes del año 1000. La colonización de esta parte del mundo se inicia con la figura de Eric El Rojo, desterrado de Noruega, llegado a Islandia y arribado a Groenlandia. En Groenlandia es donde va a colonizar tres puntos: Vestribyggd, Ivigtud y Eistribyggd, que son tres colonias escandinavas, wikingas y noruegas que el mundo ha olvidado por completo. Lograron perdurar en estos sitios exactamente hasta los tiempos de Cristóbal Colón.

Efectivamente cuando Colón llegó a América estas tres colonias estaban viviendo los últimos diez años de su vida. El final de estas colonias solamente es comparable, y así lo contempla nuestra Historia Marítima, con el

abandono que en tierras muy similares por el frío sufrieron los colonos que desde el Perú y España, se remitieron al Rey don Felipe y al Nombre de Jesús. Estas dos poblaciones en el Estrecho de Magallanes van a tener un final, si no idéntico, muy parecido.

Retomando la figura de Eric El Rojo, vemos que sus hijos van a salir a buscar esa tierra que Bjarni antes encontró y Leif va a encontrar Hellulandia, que es la tierra de Baffin, luego la tierra de Marcklandia, que es El Labrador, y finalmente Vinlandia, identificado hoy con Terranova.

El punto al que llega Leif es un promontorio que se descubre en varios mapas medievales. La arqueología ha cavado estos puntos y ha encontrado la casa de Leif Erickson, el hijo de Eric El Rojo. Otros hijos de Eric El Rojo fueron Thorvald Erickson, que murió flechado en un combate con los algonquinos y Freydis, la hija que llegó también a Terranova. ¿Significa esto que los wikingos descubrieron América? Sí, pero significa también que el descubrimiento wikingo fue casual, casi involuntario, pues no se le puede llamar propiamente descubridor a quien no sabe lo que ha descubierto. Por este motivo hallaron América de casualidad, pero no se puede decir que ellos tuvieron conciencia de haber encontrado América. Quedaría solamente por mostrar el mundo céltico, de donde sale San Brandan, que realiza un viaje verdaderamente notable en un coracle (que es una embarcación hecha de mimbres y cueros de buey) y va a navegar por las Azores, las Canarias, Madeira y regresar a morir a su convento irlandés. Es un personaje histórico, aunque su periplo se confunda con la leyenda. Otro viajero celta es el príncipe Madoc, que sale de Gales y que descubre también una tierra muy interesante. Regresa a Gales, y torna a salir con varios barcos llenos de colonos; se pierde y remonta ríos y que parecen ser el Misisipi o el Arkansas. Y los franceses van a encontrar después aquí a los mandanes, que son los indios que tenían los ojos azules y los cabellos rubios. Pero habíamos olvidado la expedición de un noruego, Paul Nudson, que asimismo llega por aquí, y entra a esta zona donde los galos encontraron a los citados indios rubios. Esto es lo que podría decirse de una América que se quiso colonizar, que se quiso cristianizar aún después con el obispo Eric en 1221, aproximadamente, pero que fue imposible de "europeizar". Eso sería todo lo que, en síntesis, podríamos responder a esta pregunta.

Pregunta.- *Entonces, de cuándo y dónde proviene el primer hombre de América?*

Respuesta.- Bueno, los hallazgos hacen ver que las piedras son más antiguas que los huesos. Las piedras trabajadas más antiguas en este momento me parece que tienen una antigüedad de 37,000 años, como las fechas no están muy exactas, entonces tenemos que allegarnos a los cálculos. Existe el caso del austríaco Oswaldo Menghin, el cual sostiene que América se pobló hace

70,000 años, y parece que esto es verdad; otros sostienen que se pobló hace 40,000 años, pero esta cifra va quedando corta. Lo que sí es cierto es que la primera osamenta es el cráneo de los Angeles y tiene alrededor de 10,000 años. Se ve claramente, por los yacimientos, que el hombre ha ido bajando entre los hielos por todo el continente, y esto es lo único que habría que decir en términos generales. Las piedras siempre son más antiguas qae los restos humanos y los restos humanos también tienen su graduación cronológica. Ahora ¿cómo entró? ¿quién fue? ¿de dónde vino el primero? En realidad pecaríamos de imaginativos si hoy quisiéramos brindar una respuesta exacta.

PRESENTACION DEL TEMA II POR EL CONTRALMIRANTE JOSE CARCELEN BASURTO

El día de ayer, en la magnífica exposición que hiciera el Almirante Vargas Caballero, recorrimos a través del tiempo la evolución de las actividades del hombre en relación con el mar, desde los albores de su existencia, hasta la época presente.

Pudimos también apreciar cómo los pueblos obtuvieron mediante el uso del mar, una vital capacidad para su desarrollo, así como para su propia seguridad. Los conceptos de "Poder Marítimo", "Poder Naval" e "Intereses Marítimos" fueron claramente ilustrados al recorrer las páginas de la Historia, permitiéndonos consolidar los criterios que teníamos sobre el particular.

El uso del mar como factor preponderante para el desarrollo, quedó así claramente demostrado, evidenciando que solamente los países con una clara "conciencia marítima" han podido y pueden cosechar los beneficios que el mar ofrece, permitiéndoles alcanzar como nación, niveles de jerarquía y de importancia a nivel mundial.

Este gran marco conceptual, con que el Instituto quiso iniciar este simposium, nos permite profundizar en el estudio a nivel continental, donde con mayor amplitud debemos incorporar, con el detalle que sea posible en el corto tiempo disponible, factores tales como los de la Geopolítica y los Intereses Nacionales que han influenciado e influencian las relaciones entre los pueblos del Continente Americano.

Hemos visto que el uso del mar es un elemento del "Poder Nacional", que ha influenciado notablemente la vida de las naciones, el día de hoy veremos, a través del desarrollo de este segundo tema, la *"Influencia del Poder Marítimo en América"*, para lo cual hemos solicitado al Dr. Hermann Buse de la Guerra, Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico- Marítimos del Perú, para que, con la capacidad y elocuencia que lo caracterizan, nos haga la exposición correspondiente.

Posteriormente, al igual que ayer, habrá un período de preguntas en el que acompañarán al expositor el Dr. José A. Del Busto Duthurburu, el Dr. Aurelio Miró Quesada Sosa, el R.P. Armando Nieto Vélez S.J. y el Capitán de Navío Jorge Novoa Altamirano.

La importancia del tema a tratar el día de hoy es trascendental, no podemos olvidar jamás lo que, hace casi un siglo, significó la carencia de un Po-

der Naval adecuado; tampoco debemos dejar de tener presente lo que el mar significa para nuestro bienestar y prosperidad, por esto es que la clara conciencia del Poder Marítimo y su influencia, debe estar siempre en nuestros actos y en nuestros pensamientos, a lo que indudablemente contribuirá la exposición que hará el Dr. Buse a quien me es muy grato dejar con ustedes.

TEMA II

INFLUENCIA DEL PODER MARITIMO EN AMERICA

Hermann Buse de la Guerra

EXPLICACION PREVIA

(El texto que sigue —y que ofrecemos al lector que se interese por la *Geopolítica,* ciencia de reciente data en nuestro medio— ha sido hecho a partir de la versión grabada de la conferencia que el autor ofreció el 28 de noviembre de 1978 en la Escuela Superior de Guerra Naval, de La Punta, Callao, dentro del Simposio organizado por el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú sobre *El uso del mar y su influencia en el desarrollo nacional.* Algunas partes, como se verá, han sido actualizadas.

(El Instituto, que preside el Almirante Federico Salmón de la Jara, pidió a los conferenciantes, por intermedio del Coordinador General del ciclo, Almirante José Carcelén Basurto, poner énfasis en el concepto global y amplio de *lo marítimo* para brindar al auditorio una visión completa de las relaciones, situaciones y problemas que a nivel comunidad o grupo, o en los planos nacional e internacional, se dan cuando el hombre se acerca al mar y actúa en él, así en la paz como en la guerra.

(El tema es de una amplitud inalcanzable. Por consiguiente, los capítulos que ofrecemos a continuación son únicamente una aproximación a ese tema, aproximación, incluso, tentativa; mero ensayo con pretensiones sólo de esquema o bosquejo de lo que, con estudio más hondo, análisis más detallado, acopio de datos más rico y, sobre todo, tiempo para el ordenamiento más cuidadoso de las ideas, puede llegar a ser —sin que desconfiemos de lo hecho— una visión estructurada e integral del cautivante tema que se nos confió.

(El solo planteamiento de los complejos problemas del poder marítimo en el dilatado contorno del continente americano, demanda de quien se proponga escribir sobre él un esfuerzo enorme. Analizar luego los problemas —que no son de ahora sino de hace siglos—, agrava la responsabilidad y redobla el trabajo. Y sugerir o comentar las posibles soluciones o salidas temporales a esos problemas, impone un despliegue de facultades y una dedicación tal, que el experto más solvente se atemoriza y, sin duda, flaqueará en el em-

peño. No para un analista; el programa es para un equipo. Se justifica entonces, por estas y otras consideraciones, la advertencia en la que nos escudamos. Pero nos anima una expectativa: que inteligencias más doctas ahonden en el tema y hagan diáfano lo que aquí adolece de negrura).

CAPITULO I

PODER MARITIMO, PODER NAVAL, TALASOCRACIA

Cuando, leyendo los últimos trabajos de Abraham Lowenthal y Alberto Fishlow sobre las "relaciones internacionales" de Estados Unidos y las "zonas de seguridad" que vivamente, vitalmente interesan a esta superpotencia, nos topamos con la palabra *Caribe*, de inmediato, por cierto —sin presumir de geógrafos—, pensamos en aquel mar interior que, conectado al Golfo de México se extiende al Norte de América Meridional, al Este de la zigzagueante costa de Centroamérica, al Sur de Cuba, Haití y Puerto Rico y que tiene como protección insular por el oriente el maravilloso (pero terriblemente volcánico) cordón de las llamadas *Antillas Menores*.

Hoy, en efecto, el término *Caribe* pertenece principalmente a la geografía, y si quisiéramos ser más precisos, tendríamos que decir que le es casi propio a la oceanografía, porque designa un mar: un mar, como todos sabemos, de características *mediterráneas*. Es el *Mediterráneo tropical* de muchos autores, porción del Océano Atlántico que con sus revueltas y peligrosas aguas, su sanguinaria población de escualos y sus espantosos huracanes, se cobija, si cabe la expresión, entre la charnela del Nuevo Mundo y las lujuriantes islas de las Antillas.

Pero, la palabra *caribe* (ahora con minúscula, generalizando) tiene connotaciones de otra índole. Aparece, por ejemplo, en los libros de prehistoria americana y de antropología, en los estudios aplicados de sociología y, desde el siglo pasado, con gruesos caracteres, en los documentos, informes y análisis que forman el frondoso bosque de la literatura atañedera a la política internacional. Naturalmente en nuestra época, para la controvertida pero apasionante Geopolítica tiene una significación de primerísima y delicada importancia.

El Caribe en la Literatura y en la Ciencia

Muchos serán, sin duda, los que entraron al *mundo caribe* por los caminos que abrió con sus incomparables novelas de aventuras el genio encantador de Emilio Salgari. Deben formar legión los que, en sus mocedades, leyeron *La reina de los caribes* y penetraron en la tormentosa historia de ese fascinante mundo con los volúmenes que relatan las hazañas de *El Corsario Negro* y

Morgan. Hoy se sabe de todo aquello –de mares enfurecidos, de tribus caníbales, de piratas, bucaneros y filibusteros, de españoles aguerridos, de navegantes temerarios (pertenecientes, sin duda, a otra casta de hombres), de abordajes y luchas bárbaras, de plazas sitiadas por chusmas satánicas, y también de sigilosas penetraciones para conseguir el dominio de la región–, gracias a la pluma ágil y erudita de Germán Arciniegas. Su *Biografía del Caribe* es un libro que cautiva, que se lee de corrido, que no se le suelta, lo mismo que *Nueva imagen del Caribe* (1970), aunque éste más inclinado a la geografía pintoresca y con algunos pecadillos.

Pero, en realidad, el nombre de *Caribe* que tiene el "mediterráneo tropical" le viene por donación. Antes de entrar al ámbito de la geografía general de los mares, la palabra caribe designó a un pueblo o, si se quiere mejor, a un grupo de pueblos que habitó una parte de las islas Antillas, aquellas que por su tamaño (y no por una calificación peyorativa) se denominan *Antillas Menores*. (Hablamos en tiempo pasado –pueblo que "habitó"– porque en el curso de los últimos siglos, desde la llegada del blanco y de los cuantiosos contingentes oscuros procedentes de la mismísima Africa, el pueblo aborigen caribe prácticamente ha desaparecido o se ha mezclado, racial y culturalmente, de modo tan profundo que ya no cuenta en el cuadro etnográfico de América. Se ha diluído, y de su pasado apenas saben algo los investigadores).

En este punto, que tratamos sólo como mera digresión ilustrativa, pedimos ayuda a Felipe Pichardo Moya, autor de *Los aborígenes de las Antillas*, y éste nos dice, con la autoridad de su amplio saber en la materia, que cuando a fines del siglo XV llegaron los europeos, las islas que habrían de llamarse Antillas estaban pobladas por gentes de similares características físicas pero que se repartían en varios grupos culturales. Uno de estos grupos era el de los *caribes*, de probado origen sudamericano. Más exactamente, procedía este grupo de la región boscosa de los ríos Orinoco, Negro y Tapajoz. "Reputados como feroces caníbales", temidos por los pueblos de las demás islas, buenos navegantes pero depredadores, iban en sus correrías armados de hachas, cuchillos y flechas. Opusieron tenaz y resuelta resistencia a los blancos y verdaderamente se hicieron temer, pero, incipientes en su nivel general de vida y con una tecnología pobre, fueron absorbidos. Siguieron la misma suerte de todos los grupos antillanos. Bien es cierto que, en algunas apartadas regiones "el tipo físico del campesino recuerda a veces el de los aborígenes y hay grupos que conservan la tradición familiar de su ascendencia india", pero, en general y de un modo innegable, "el legado étnico y cultural de los habitantes precolombinos no se hace sentir de modo apreciable en las actuales sociedades antillanas". Esto reza para todas las "indoculturas antillanas", como las llama el citado Pichardo.

Lo caribe, por lo tanto, interesa en mayor o menor medida, a la arqueología, a la prehistoria, a la historia de aquel período que ya vemos lejano de los siglos XV y XVI, a la sociología aplicada, a la geografía (en especial, a la geografía de los mares, como exige Camilo Vallaux) y, desde los albores del siglo pasado, como decíamos, a todas aquellas disciplinas, artes, técnicas operativas y habilidades que directa o indirectamente, abierta o subrepticiamente, con buenas o egoístas intenciones, de esta o aquella otra manera, tienen que ver con la vida, la conducta, el desarrollo, el destino y la seguridad de los Estados conectados a la región aludida.

El Caribe en la Geopolítica. Revisión de una doctrina

Sirvan las ligeras líneas anteriores a modo de introducción del tema que nos proponemos desarrollar. Son varias las áreas del mar que rodea América en las que, tanto en el pasado como en el presente, o en todo tiempo, el enfrentamiento de intereses y la medición de fuerzas con propósitos de dominio, hegemonía o simplemente de influencia, han creado situaciones dramáticas, situaciones de tensión, unas veces pasajeras, temporales, otras de prolongada duración con agravamientos circunstanciales, otras también permanentes. Escogimos el Caribe, el Mar Caribe o Mar de las Antillas, primero por su ininterrumpida presencia en la *lucha de poder* que libran algunos Estados (unos grandes, verdaderas superpotencias, otros menores, algunos insignificantes, miniestados "parroquiales", de categoría tan ínfima que la cartografía encuentra dificultad para representarlos); segundo, porque fue el *primer mar conflictivo del continente,* el primer mar disputado, el primer escenario marítimo de enfrentamiento de grandes potencias en el contorno americano; tercero (casi como una complementación de lo dicho), porque en la inmensidad apacible de los antiguos mares americanos —de un lado y otro, del Atlántico y del Pacífico—, violentamente se convirtió, al minuto del descubrimiento por así decirlo, en el escenario de los más ásperos y crueles enconos (que no fueron, por cierto, de origen americano —tomando *lo americano* como expresión de *lo nativo,* de *lo de acá*— sino de origen foráneo, vale decir, reflejo de los *enconos de allá,* de la vieja Europa, que harta de pelear en su propio pero ya gastado y esquilmado escenario resolvió traer la lucha al Nuevo Mundo, completamente virgen e inocente en lo relativo a *contiendas internacionales* y *luchas por el poder).* Sobran, pues, razones para ingresar a nuestro desarrollo por la vía del Caribe. Lowenthal y Fishlow, citados al comienzo, integrantes de una agrupación independiente, desvinculada del gobierno norteamericano, que se dedica al análisis de los problemas de la política exterior estadounidense, que se especializa en lo que comúnmente se denomina allá "relaciones internacionales" y que, por lo tanto, y hablando en

buen romance y sin eufemismos, hace estudios de geopolítica, han sugerido, tras un acucioso examen de las nuevas condiciones imperantes, someter a revisión la política de la Casa Blanca en América Latina y el Caribe y superar las ya anacrónicas y, por ende, contraproducentes pautas de relación de la doctrina Monroe. "Durante todo el siglo pasado –expresan–, los que trazaban la política exterior de Estados Unidos hacia la América Latina" (en ella, el Caribe) "pensaban primero en la *seguridad*". Para esos conductores, "seguridad" era cerrar la puerta: "impedir la indebida influencia exterior en el Hemisferio". Es decir: *América para los americanos.* No sólo el contorno del propio Estado sino todo el continente, en bloque, era "zona de seguridad" tanto en términos económicos como en términos militares. Consiguió esto Estados Unidos de muchas maneras. Por ejemplo: asegurándose un acceso preferencial a las fuentes productoras de materias primas, promoviendo la penetración de sus intereses económicos privados en los países ricos al Sur del Río Grande, imponiendo su doctrina económica, asegurando los mercados de consumo, reforzando en su provecho el sistema internacional, etc. Desde un comienzo, Estados Unidos "necesitó" el Caribe, y su política en ese escenario consistió, abierta o solapadamente, en hacer suyo ese mar. Penetración, bases, control: es decir, *dominio marítimo,* en el más amplio y comprometedor sentido de la palabra. Más adelante, cuando se proyectó el canal interoceánico los apremios por esta política fueron mayores, y el proceso de dominación, no obstante los obstáculos, culminó con Panamá y Guantánamo.

Los citados analistas consideran que una política así debe ser considerada como obsoleta. Se basan para tal pronunciamiento en razones principalmente estratégicas (que ya desde los años que precedieron a la Segunda Guerra Mundial fueron advertidas por Spykman y el Grupo de Yale). Aun con armas convencionales, el Canal de Panamá es vulnerable. Entonces: ¿debe mantenerse la política tradicional de la que fue iniciador Monroe y alto exponente Mahan? ¿El Caribe, *necesariamente americano?* En otras palabras: ¿Estados Unidos en peligro, su seguridad directamente amenazada sin el Caribe? La política tradicional tiene sus partidarios, que se empecinan en destacar la importancia vital del Caribe, pero los revisionistas insisten con brevedad para muchos convincente: "En el mundo moderno de proyectiles nucleares intercontinentales y armamentos estratégicos, este tipo de política es anacrónico".

La polémica se mantiene y aviva, pero es evidente que el Caribe, donde en otro tiempo chocaron las más poderosas fuerzas del mundo, donde España se aferró con la tenacidad que nadie osa aventajarle, donde Francia tambaleó y donde la "invencible" escuadra de Inglaterra tuvo que reconocer la derrota, sigue siendo el Caribe, vale decir –como aquel de Europa–, *un mar mediterráneo de crucial significación geopolítica,* mar-clave ayer, mar-clave hoy (y en lo que a esta exposición concierne, adecuado para destacar –que tal es

nuestro único propósito– la influencia del mar en la seguridad, en el desarrollo y en el destino de los pueblos).

Poder. Capacidad para la supervivencia

Un concepto previo nos interesa esclarecer: *poder marítimo.* Y si de tal nos hemos de ocupar, no faltará quien nos pida iguales líneas aclaratorias sobre *poder naval.*

Ante todo, hablemos del *poder.* Poder es dominio, imperio, facultad y jurisdicción, capacidad que uno tiene (o tiene el Estado, o tiene una entidad u organización) para mandar o ejecutar una cosa o realizar un propósito. La Academia de la Lengua en su *Diccionario,* precisa que poder es la fuerza de un Estado, y hace especial referencia a la fuerza militar. Agrega como sinónimos de poder: fuerza, vigor, capacidad, posibilidad de hacer algo, poderío. Si escogemos el sinónimo *fuerza,* tenemos que esta palabra indica fundamentalmente "capacidad para mover". Es, en todo caso, la definición que da la Física clásica. Así, por ejemplo, en Mecánica, que es una rama de la Física, fuerza es la causa capaz de modificar el estado de reposo o de movimiento de un cuerpo; en todo caso: acción capaz de alterar la inercia.

Pero este es un concepto físico, y de Física no tratamos. Sin embargo, la similitud cabe. La fuerza en Física mueve cuerpos o, mejor, altera la inercia; la fuerza, en Política, mueve hombres, dirige la capacidad de éstos en un sentido, enrumba el caudal de la voluntad humana. El Estado tiene fuerza, vale decir, poder, cuando puede mover hombres e imponer condiciones a su favor. Esta es una verdad sin duda tan antigua como la humanidad y nunca ha sido desmentida. Cruda, cruel pero real, una y mil veces confirmada a despecho de los pacifistas y de quienes vana y piadosamente confían en los bellos ideales del amor, de la armonía, del entendimiento y la justicia. Ya está dicha en Tucídides, el gran historiador de las guerras del Peloponeso, libradas entre Esparta y Atenas cuatro siglos antes de que los hombres oyeran el mensaje de Cristo. En el enfrentamiento de dos fuerzas políticas, el problema de lo justo no cuenta: "el poderoso –decía el historiador– se alza con lo que puede, y el débil cede lo que tiene que ceder". Esta norma tiene el rigor de una ley natural; parece un mandamiento de la Biología, y sin duda la Biología no le es extraña. Por algo los geopolíticos –los verdaderos geopolíticos, no los de la parroquia sino los del Estado que lucha por la supervivencia– reconocen a Darwin como uno de los precursores ideológicos de su ciencia. Y en nuestros días, sin llegar a los extremos dramáticos de Haushofer, que hablaba de la "lucha de vida o muerte" por el *espacio vital,* un geopolítico sereno de Estados Unidos (es decir, de una democracia) ha dedicado el primer capítulo de uno de sus más afamados libros a tratar sobre la *política de poder,* sobre el estado

permanente de lucha y sobre la guerra. Nos referimos a Nicolás Spykman. "Poder —dice— significa supervivencia, aptitud para imponer a los demás la propia voluntad, capacidad de dictar la ley a los que carecen de fuerza y posibilidad de arrancar concesiones a los más débiles". Y agrega con crudeza manifiesta (que la historia confirma): "Donde la forma última del conflicto es la guerra, la lucha por el poder se convierte en rivalidad por el poderío militar, en preparación para la guerra".

Mediando entre el texto de Tucídides y el de Spykman dos mil cuatrocientos años, no hay diferencia conceptual entre ellos. La definición de *poder* es la misma, y la descripción de la realidad humana, la misma también.

En suma, pues, poder es capacidad para imponer condiciones, hacer la ley y hacerla cumplir. Incluso, el poder concede al que lo detenta la capacidad de modificar la ley, o sea de amoldarla a las circunstancias. Y a quien preguntare ¿dónde lo justo, dónde lo ético en el ejercicio del poder?, habría que contestarle con las palabras muy diáfanas de Tucídides: "El problema de lo justo sólo cuenta cuando la presión de la necesidad es equivalente". Parece que fueran esferas que no se tocan: uno es el mundo de los contenidos éticos y de los afanes justicieros; mundo de belleza sin par, mundo noble, al que debe tratar de llegarse pero que no obliga al hombre a descarrilarse y caer en ensoñaciones porque, ante todo y sobre todo, el hombre no debe huir de la realidad, por cruel y cenagosa que ésta sea. Otro es el mundo del poder: poder que no es un fin sino un medio, un medio para la seguridad, la integridad y, en última instancia, para la supervivencia. Como no hay un gobierno internacional, el trato de los Estados es directo y las restricciones procesales prácticamente no existen. Esto explica que "en la sociedad internacional se permiten todas las formas de coerción, incluso —dice el citado Spykman— las guerras de destrucción". De donde, como en la demostración de un teorema, "la lucha por el poder se identifica con la lucha por la supervivencia", siendo ésta —la supervivencia— el fin fundamental (como en el mundo de la Biología) de la existencia del Estado. La supervivencia implica *lucha:* este es "uno de los aspectos fundamentales de la vida". Luchan los Estados por sobrevivir; luchan los grupos, las organizaciones, los individuos. "Un mundo sin lucha sería un mundo en que habría dejado de existir la vida". Ahora bien: siendo así el mundo, confirmando esta regla la nunca exceptuada constante histórica, siendo de una evidencia total la norma de lo que Schneider llama los *hechos repetidos,* sólo pueden —sólo podrán— sobrevivir los Estados que, en la medida adecuada a las circunstancias que los rodean, se consagran a una firme *política de poder* (que no es, por cierto, mera política de incremento armamentista sino acción integral que cubre todos los factores de los que depende la fuerza de una organización política: fronteras seguras, explotación económica, desarrollo tecnológico, estabilidad política, recursos, crédito, firmeza fi-

nanciera, empadronamiento humano para todas las emergencias, integración social, espíritu nacional y una mística proyectada a los Objetivos Nacionales que homogenice, por sobre las discrepancias de partido o bandera política, el sentir, el anhelo y los empeños colectivos).

Delimitando conceptos

No resulta tarea difícil pasar ahora a una tentativa delimitación conceptual, lo más clara posible, de *poder marítimo* por cuanto lo genérico engloba lo específico y ya lo genérico lo tenemos más o menos precisado.

Marítimo —lo sabe un niño que curse rudimentos de Gramática— es adjetivo calificativo: designa todo lo *perteneciente al mar,* en el más general sentido, sin limitación, porque no se corre con esta palabra riesgo alguno anfibológico. Más exactamente: lo que pertenece al mar por su naturaleza o lo que se le relaciona por cercanía o proximidad. Así: tráfico marítimo, navegación marítima; también, ciudad marítima, cordillera marítima. También naturalmente: *poder marítimo.*

Si *poder,* en general, como hemos visto, es "capacidad para imponer condiciones, hacer la ley y hacerla cumplir" o, como quiere Spykman, "aptitud para imponer a los demás la propia voluntad" (al margen esto, hemos de repetir, de toda consideración de orden ético o jurídico), *poder marítimo* será eso mismo pero particularmente en el mar o en un medio o ámbito que toque al mar o se relacione en mayor o menor grado con el mar. En consecuencia, por *razón de naturaleza,* el poder marítimo se ejercerá en el mar, y por *razón de proximidad* o de *simple vinculación* su base de operación o de ejercicio estará en el propio mar pero también podrá estar en tierra (en tierra, desde luego, próxima o estrechamente relacionada con el mar). Fernando Braudel, en su magistral estudio sobre el Mar Mediterráneo en la época de Felipe II, de España, ha analizado con una penetración admirable las condiciones que deben (o pueden) darse para que un Estado o un pueblo diversificado políticamente ejerza *poder marítimo* o *dominio marítimo.* En el léxico de la especialidad hay una palabra, de linaje griego, que, con precisión semántica y clara estructura etimológica, señala lo que se quiere expresar. Esa palabra es *talasocracia.* Su composición, muy simple: *talasos,* en griego, *mar; kratos* (kappa, ro, alfa, tau, ómicron y sigma), poder, fuerza, autoridad. Para los griegos, el poder y la fuerza se daban en la autoridad y sólo en ella (a nivel de individuo, de grupo o de Estado). Talasocracia, entonces, es el *dominio de los mares* y también el *poderío naval* (Acad.)

Una ligera complicación lexicográfica se nos presenta: ¿es lo mismo *poderío marítimo* y *poderío naval?* Los términos *marítimo* y *naval* ¿son sinónimos? Muchas veces, aun en la literatura especializada, se confunden, pero

en realidad no deben confundirse porque la amplitud conceptual de *marítimo* supera el significado del vocablo *naval.* Sobre la palabra marítimo no hay nada que agregar. *Naval* es sólo lo perteneciente o relativo a las naves o a la navegación. El problema lo tuvo, hace mucho tiempo (en 1890), el gran táctico e historiador naval norteamericano Alfredo T.Mahan, cuando escribió su famoso libro *Influencia del poder naval en la historia.* Redactado naturalmente en su propio idioma, el inglés, puso en el título y en el texto *sea power* y no *maritime power,* no obstante que *maritime* significa castizamente marítimo, naval y marino. Escogió el monosílabo *sea* (mar) porque le daba una expresión impactante. Cuando, años más tarde, los marinos españoles Juan Cervera y Gerardo Sobrini tradujeron la obra, optaron para el *sea power* la expresión *poder naval* pero advirtieron que en el pensamiento del autor estaba la idea de la *totalidad* de los hechos que ocurren o se dan en el mar. Debieron, por lo tanto, traducir el *sea power* con la expresión *poder marítimo,* pero, como en el propio caso del maestro de Newport, se dejaron ganar por la brevedad de la palabra *naval,* por su concisión, por su valor impactante y por la virtud que tienen algunos vocablos: su atracción o carisma.

El mar: una gran ventaja pero también una gran responsabilidad

Podemos intentar una definición de *poder marítimo:* sería —proponemos— la capacidad del Estado para instaurar y mantener una *talasocracia integral* en el sector ribereño que le corresponde e, incluso, más allá de éste, en procura de *seguridad* y *suficiencia.*

(La expresión "en procura de *seguridad*", ennoblece la definición porque deliberadamente no queremos incorporar al fin u objetivo de una talasocracia el propósito de conquista o avasallamiento, que tantas veces se ha dado en la historia, y no sólo en el Mundo Antiguo sino en el actual).

La capacidad del Estado para un régimen así, debe ser permanente, renovada y creciente: esto es, una capacidad adecuada a las circunstancias imperantes y sobrevinientes, a los retos, a los desequilibrios y a los avances externos, de otras potencias (o de los vecinos), que impliquen *peligro.*

La idea de *peligro* es muy importante y constituye, en todas las escuelas, preocupación primordial de la Geopolítica: es todo aquello que puede dañar el *ente propio,* reducirlo, menoscabarlo o derribarlo hasta la extinción. El peligro se materializa en *agresión.* Contra el peligro (agresión en potencia) y contra la agresión misma, se alza la *capacidad para la supervivencia,* y esa capacidad se constituye en base a elementos de poder. Ahora bien: si hay una lucha por la supervivencia en tierra, también hay (naturalmente en el caso de los países ribereños o cuya influencia alcanza al mar) una lucha por la supervivencia en el mar. Y en el procedimiento o modo de actuar en nada difieren.

Es decir, tanto en tierra como en el mar se plantea una doble acción: por un lado, el robustecimiento del propio sistema (acción de incremento); por otro, el debilitamiento del competidor.

El dominio marítimo no disputado o no acosado, es un dominio marítimo preventivo que sólo exige mantenimiento, renovación y fundamentalmente –se comprende– actitud alerta, vigilancia, conocimiento de los lugares por donde puede asomar un peligro. En cambio, en los sectores de *competencia declarada* o de *enfrentamiento latente* (manera o suerte de "guerra fría"), la talasocracia debe ir a la hegemonía. En este caso, el equilibrio en sí, o el equilibrio supuesto (que puede ser también equilibrio mendaz, engañoso) ya es un peligro, un peligro que, tarde o temprano, habrá de apuntar amenazante contra la seguridad del Estado.

Aquí conviene recordar aquel apotegma que tanta verdad contiene y que con pueril credulidad frecuentemente desatendemos: *Quien se detiene, retrocede.* La seguridad de un Estado cuyo territorio se asoma al mar sobre un amplio frente, y que por esa su amplitud marítima es vulnerable, exige que el régimen talasocrático que haya organizado se proyecte hasta donde la estrategia general lo imponga. La experiencia histórica pone en evidencia que la mejor defensa y la seguridad del Estado se logran no en el propio litoral ni en las aguas peligrosamente próximas sino en el que podríamos llamar *frente ultramarino,* vale decir –flexibilizando el sentido de las palabras– en la lejana o periférica frontera oceánica.

Por cierto, el poder marítimo no se logra únicamente,como es creencia de los espíritus superficiales y fácilmente impresionables, con los buques de guerra o con las baterías de costa. Eso está bien para los curiosos que asisten a los desfiles navales y que morbosamente gustan del perfil siniestro de las torres artilladas. El *poder marítimo efectivo* –ése que, tras un análisis profundo, ya propugnaba Mahan desde 1890 y cuya organización todas las grandes potencias han respetado– supone un complejo de factores, de la más variada naturaleza. Por de pronto, ningún país podrá detentarlo si, como advertía el maestro de la Academia de Newport, no reúne, entre otros, los siguientes tres requisitos: el *primero,* un contingente humano eficiente en las labores del mar (labores para las cuales no cabe, en ningún caso, la improvisación); el *segundo,* un frente interno sólido; y el *tercero,* fronteras terrestres seguras o que no dispersen la atención o no debiliten la fuerza de resistencia o de ataque en la zona de conflicto. El mar –decía Mahan– demanda una dedicación muy grande; una dedicación no sólo de años sino de generaciones. Demanda, además, sensibilidad, tendencia, gusto. No basta la sola visión del mar o la mera aspiración de tenerlo o usarlo, para que un pueblo –mucho menos, un Estado– se sienta con "fibra marítima", con "aptitud marítima", con capacidad para hacerlo suyo, usarlo debidamente, defenderlo (llegado el caso de una

agresión usurpadora) e imponer en el sector que le corresponde en el reparto mundial la ley cuerda, serena pero inflexible emanada de su propia voluntad. El mar es una gran ventaja pero, al mismo tiempo, una gran responsabilidad. Evidentemente, si se va a tener mar para darle la espalda, preferible entregarlo a la lotería del destino. Gran tesoro, hay que saber emplearlo y conocer las posibilidades de desarrollo que ofrece; pero, sin empeño derivado de una auténtica vocación, inútil será tenerlo. Nada en él puede esperarse de la noche a la mañana porque la aptitud que demanda es suma o adición de fervor espontáneo y de experiencia larga acumulada, y la tecnología que exige presenta dificultades que no se vencen solamente con el dinero.

Geografía y dinamismo económico. Rol de la marina mercante

En la relación *mar-hombre* y, con mayor razón, en la relación *mar-Estado,* la geografía no está naturalmente ausente. Si esto es axiomático, necio sería pretender instaurar una talasocracia, por limitada que fuese, si el programa descuidara los factores geográficos. Los preceptos geopolíticos contenidos en la Introducción de la *Influencia del poder naval en la historia* remarcan: *a*) la amplitud de la costa o litoral; *b*) la existencia de condiciones favorables para el establecimiento de buenos puertos; *c*) un reto permanente del mar para templar el carácter del hombre y habituarlo a la vida marinera; y *d*) una posición estratégica y económica significativa. Mahan insiste en varias partes de su monumental obra en el factor *desarrollo económico.* El poder marítimo —dice—, que no es meramente de cañones y baterías, jamás se alcanzará sin el factor previo y condicionante del *dinamismo económico.* El dinamismo económico genera industrias; las industrias promueven el comercio; el comercio lleva a la expansión y la expansión requiere de una nutrida *marina mercante.* El encadenamiento es lógico y lo certifica el esquema histórico de todas las potencias. Cuando un país entra al mundo, por así decirlo, con todo este respaldo, recién en ese momento, para afianzar su posición, necesita de un sistema de seguridad; entran en juego, entonces, las unidades de guerra protectoras, entran en juego las bases repartidas en puntos estratégicos, y así la potencia beneficiada logra el control de los mares, que puede darle —dice Mahan— el dominio del mundo.

El *poder naval,* por lo tanto, es una parte del *poder marítimo.* Mejor: aquél es una parte *al servicio* de éste. Y si avanzamos en el análisis, vemos que el poder naval no sólo es buques de guerra sino eso y mucho más: una organización eficiente, un personal altamente capacitado, reservas aptas y prontas a acudir a los llamados de reclutamiento y servicio sin necesidad de reentrenamientos. Poder naval es también facilidad de movilización, estaciones y ba-

ses plenamente autónomas y, muy particularmente, una tecnología en todos los campos y especialidades puesta al día, en constante renovación.

Quien se familiariza con el pensamiento de Mahan –perfeccionado naturalmente por sus continuadores (que los tiene en todas las marinas del mundo)–, pronto comprende por qué sus empeños estuvieron especialmente dirigidos al desarrollo, no tanto de las escuadras y de los elementos de combate, sino de las marinas mercantes, de las flotas de cargueros y, en general, de todos los medios que propenden: en la paz al intercambio y, en la guerra, al mantenimiento de las comunicaciones. Y pronto comprende, igualmente, por qué su excelso y coherente sistema puso énfasis en eso que llamó, una y mil veces, *vigorosa actividad comercial*, fruto del *dinamismo nacional* (con el imprescindible ingrediente, por cierto, de la aptitud para la actividad marinera, de la vocación por las labores del mar, así en la paz como en la guerra).

En nuestros días, el ya citado Braudel insiste, al hablar de las condiciones para el establecimiento y prosperidad de los imperios marítimos y de las organizaciones talasocráticas (regionales y mundiales), en el factor, no descuidado por Mahan de los *recursos naturales*, que mejor hemos de llamar *infraestructura de la talasocracia*. Antaño, las marinas de guerra y las marinas mercantes, tanto para su conservación como para su incremento, requerían constantemente de ciertos materiales sin los cuales corrían el riesgo de estancarse o verse paralizadas. O los producían o los compraban, pero esos materiales eran de fundamental importancia y su disponibilidad determinaba la prosperidad o la ruina. Por ejemplo, no se concebía una marina, de guerra o mercante, sin madera apropiada y sin fibras fuertes y resistentes a la intemperie para la cabuyería. Ventaja grande fue, entonces, disponer de la riqueza insustituible que brindaban los bosques. Hogaño, desplazada ya la madera, sustituida la fibra natural por el nylon y caída totalmente en desuso la lona para la impulsión de las naves, el poder marítimo se apoya en el acero. De acero son los buques "de la quilla a la perilla" y de acero son sus máquinas, sus piezas, sus plataformas de misiles, sus cañones, etcétera. No habrá poder marítimo, en consecuencia, si no hay industria siderúrgica, si no hay acería, si no hay planta de laminación. Así, pues, normalmente la siderurgia es una condicionante de la talasocracia, por modestos que sean los alcances de ésta y estrecho el frente marítimo de una nación.

Vocación por el mar y conciencia marítima

Pero, desde los tiempos antiguos, todos los filósofos del poder marítimo, cuantos han pensado en la importancia e influencia de los regímenes talasocráticos, unánimemente –sin desconocer el valor de los factores geográficos, económicos, estratégicos y geopolíticos– han convenido que el factor núme-

ro uno, el principal, aquel que ninguno otro aventaja en ninguna medida, es el que hunde su raíz en el alma del hombre, y del alma del hombre se desprende. Lo llamamos *vocación por el mar, aptitud para las labores del mar, habilidad innata para el ejercicio de la vida marinera.* Esa vocación, esa aptitud, esa habilidad, agregaríamos también esa sensibilidad especial (no ficticia ni oportunista) para captar el mar y acogerlo (como quien capta, acoge y realiza un *valor,* en el sentido axiológico de la palabra), se reúnen finalmente en lo que se llama *conciencia marítima,* verdadero ideal, encumbrado, hasta supremo, de algunas naciones.

Aclaración ésta importante porque muy presente debemos tener, al enjuiciar la actitud del hombre frente al mar y calibrar la capacidad del Estado para instaurar y mantener una talasocracia integral, que, en última instancia y por encima de los desafíos naturales y por encima de las condiciones impuestas por la ubicación, la geografía y la economía, *es el propio hombre el que decide su suerte, el que hace la historia y el que labra su destino,* inclinándose unas veces o sobreponiéndose otras al medio que lo rodea. Se nos dirá que el poder marítimo y la talasocracia, conceptos emparentados como hemos visto, son de clara connotación geopolítica, y que, por ende, al pretender el hombre implantar un poder en el medio oceánico y pretender igualmente organizar un régimen basado en su posición en el mar, habrá de actuar *encadenado* a esas erróneamente llamadas *leyes geopolíticas* (para muchos mal informados, rígidas como las leyes que gobiernan el mundo físico). Respondemos diciendo que no hay tal sujeción ineludible porque, por principio, *la Geopolítica no es determinista* (como esos mal informados suponen). Hugo Hassinger, en *Fundamentos geográficos de la historia,* al hablar de los romanos de la antigüedad y de los italianos del presente –de los romanos que con sus grandes "fuerzas interiores" sí supieron aprovechar la privilegiada posición geopolítica de su península para dominar absolutamente en el Mediterráneo, y de los italianos que, tras la unificación, no pudieron detentar ese poder por la irrupción de otras potencias– comenta el curioso pero sencillo caso calificándolo de "elocuente ejemplo" de cómo, "a pesar de unas circunstancias geopolíticas idénticas, el curso de la Historia puede cambiar muchísimo, *porque quienes hacen la Historia son ante todo los hombres y no las tierras".* Toynbee, que por su *teoría del desafío y la respuesta,* fue considerado determinista, se quejó más de una vez de ello, y esgrimió razones más que suficientes para creerle. En realidad, la geografía para Toynbee no fue sino una *condición límite* o un factor relativamente condicionante. El sabio profesor de la Universidad de Londres se encargó de demostrar que la popularizada frase que aparece en todos los textos escolares de Historia Universal y que dice "el Egipto es un don del Nilo", es sólo eso: una frase y nada más. Sin el hombre, sin el trabajo tesonero del hombre canalizando las aguas y jugando con ellas a

la geometría, jamás el legendario río habría sido un gestor de civilización ni las aguas se habrían mostrado tan pródigas a través de las edades. En los tiempos actuales, Assuan le da la razón al autor del enciclopédico *Estudio de la Historia.* El hombre decide, hace la historia y labra su destino. Y si de frases se trata, más correcta y, sobre todo, más cierta y nuestra es la de Antonello Gerbi: "El Perú es un camino". Los caminos se abren y trazan, no son un regalo del cielo. Los caminos del Perú, que enlazan y articulan el vasto archipiélago peruano, los hizo el habitante milenario de esta tierra.

En resumen y volviendo al tema central: vocación, aptitud, inclinación, acercamiento al mar, preocupación por el mar, capacidad y habilidad para las labores marítimas: he ahí la condición básica para pretender —pretender, por lo menos— el dominio del mar, y de tal dominio llegar, por demostración de capacidad, a instaurar un régimen de poder marítimo.

Terminamos esta parte clasificando a los pueblos en su relación con el mar en pueblos que viven enfrentando el mar, dándole cara, subyugados por la vasta superficie líquida y sacándole provecho; y pueblos, a la inversa, que viven de espaldas al mar o indiferentes a su llamado. Los primeros, y sólo ellos, son los pueblos auténticamente marítimos, los que pueden pensar en el poder marítimo según sus medios y las circunstancias históricas que los envuelven. No se requiere que la totalidad del pueblo tenga vocación. Basta que la tenga una *élite.* Históricamente, en todo, la turba siguió al grupo privilegiado, al sensible, al grupo que tuvo condiciones de conductor. Tal el caso de Inglaterra cuyas glorias en el mar las protagonizó un grupo selecto.

CAPITULO II

LOS MARES AMERICANOS: GEOGRAFIA E HISTORIA

En este capítulo corresponde ocuparnos del escenario americano, vale decir, del mar que rodea el vasto continente que la Historia y la Geografía motejan con el cognomento de *Nuevo Mundo.*

De los 510 millones de kilómetros cuadrados que tiene la superficie de nuestro planeta, 360 corresponden al mar y 150 a las tierras emergidas (continentes e islas). El continente más extenso es Asia (aun quitándole Europa, que es su península, al otro lado de los Montes Urales, hacia occidente), con 44 millones de kilómetros cuadrados, pero América, dada su irregular y compleja forma y, sobre todo, su distribución en sectores (Norte, Centro y Sur), gana al macizo bloque asiático en perímetro ribereño. No tiene mares regionales tan marcados, extensos y diferenciados, como el Mar del Japón, el Golfo de Bengala, el Mar de Omán y otros (tanto en la fachada del Pacífico como en la banda meridional de los monzones) de Asia, pero, en cambio, va casi de

polo a polo, con tierras que se conectan a la caleta helada del Artico y una punta —hoy, tremendamente conflictiva en lo geopolítico— que se proyecta hacia la Antártida y casi toca la península de Palmer de aquel desierto gélido.

En lo oceánico, pues, América se conecta a tres de las cuatro grandes porciones en que se divide el mar universal: su costa oriental mira al Atlántico, la occidental al Pacífico y la extremidad magallánico-patagónica penetra en las frías aguas del Océano Circumpolar Antártico. Por el Norte linda con el Mar Artico, perpetuamente cubierto de hielo, y a su ámbito corresponde la isla de Groenlandia, la que, con sus 2'200,000 kilómetros cuadrados, es, después del continente austral, la mayor fábrica de hielo del mundo.

1492: el feliz hallazgo de las Antillas

Pero, como decíamos, su perfil es relativamente sencillo, si exceptuamos los incontables fragmentos insulares del Norte, donde la masa continental del Canadá parece recrearse en destrozos y en las más intrincadas irregularidades ribereñas, con entrantes y salientes, penínsulas, bahías, golfos y algunos mares. Ahí, por ejemplo: el Mar de Hudson, la península de Labrador, Terranova, la citada Groenlandia, la vecina isla de Baffin y muchísimas otras ínsulas que sería fatigoso mencionar. Sobre ese mundo septentrional, que sigue ofreciendo a la civilización la más terca resistencia y se ufana de inhabitable (con la venia de los privilegiados esquimales), reinan sólo el hielo, las terribles ventiscas, los glaciares y, flotando a la deriva en el mar, los témpanos, que escasamente muestran la novena parte de su gigantesco volumen. En general, las grandes sinuosidades son escasas. Por lo que toca al Pacífico, predominan los tramos de perfil sencillo (manera de ser que no se opone por cierto a la fragmentación ribereña en algunas partes, como en Alaska, desde el estilete peninsular de las Aleutas hasta las costas de Alexander, en Vancouver y en el tramo meridional de los *canales chilenos,* a partir de Chiloé, donde, como en Noruega o Nueva Zelandia, la costa se deshace en fiordos y se complica en infinitas angosturas). Sólo hay una península, la de California, y un pequeño golfo, el de Guayaquil. El lado atlántico es más suelto de formas y caprichos: Labrador y Terranova juegan a las curvas litorales coludidas con el inmenso estuario del río San Lorenzo; después, ya en las latitudes tropicales, las penínsulas de Florida y Yucatán parecen buscarse para, con la ayuda de Cuba, cerrar la entrada del amplio Golfo de México; Centroamérica tiene entrantes y salientes y el Istmo semeja una "S" tendida; y en cuanto a los golfos de Maracaibo y Paria en Venezuela, y Bahía Blanca, San Matías y San Jorge, en la Patagonia argentina, no son ciertamente de notoria hondura. En todo caso, más destacan en el contorno continental los inmensos estuarios de los dos ríos

colosos: el Amazonas (que tiene en su boca la isla fluvial más grande del mundo, llamada Marajó) y el La Plata.

Esta circunstancia de la *rectitud dominante* (entiéndase bien: *dominante)* o del perfil *en su mayor parte sencillo,* que contrasta claramente con las maneras europeas y asiáticas y se acerca a las africanas y australianas, determina, si prescindimos del helado mundo ártico, que los mares americanos *regionales* sean muy escasos o, para decirlo de una vez con precisión, se reduzcan sólo a dos: el *Golfo de México* y el *Mar Caribe* o *de las Antillas.* Todas las otras porciones enclaustradas o hendidas no destacan. Bien podemos decir, por lo tanto, que fue una suerte y una ventaja que los primeros contactos que tuvieron los navegantes europeos con el mundo americano se produjeran ahí donde las características geográficas eran más favorables o propicias para la indagación náutica, para la aventura, para la exploración en procura de tierras que no estaban distantes, y donde el *conjunto insular* y el *espacio marino* —éste, perfectamente enmarcado; aquél, complejo— se presentaban atrayentes, tentadores, llamando a travesías en todo sentido: hacia el Norte y hacia el Sur, y desde Levante, de donde procedían las naves, hacia las islas, golfos, y salientes del lado por donde se oculta el sol. Una costa simple, rectilínea, sin guirnalda insular ni accidentes de perfil, habría sido una costa monótona, poco receptiva; en todo caso, costa para tocarla y seguir de largo, como fue durante varios años la costa brasileña, tanto la de San Roque a la Guayana y Paria como la meridional (que atesoraba, eso sí, la belleza sin par de Guanabara). Las naves llegaron en 1492 —guiadas por el Almirante, el Muy Magnífico Señor don Cristóbal Colón— a un mundo de islas en el que cada sector de la costa o del paraje de tierra recién descubierto era más atrayente que el otro. Ya en el primer viaje la flota pasa de San Salvador, Guanahaní o Watling (como hoy la designan las cartas inglesas) a Santa María de la Concepción y de ahí al extremo Norte de la Fernandina o Isla Larga, y luego el Almirante se entretiene navegando entre ésta y la Isabela, para seguir a fines de aquel dichoso octubre a otros cayos, y arribar a la costa Norte de Cuba, que bordea en una considerable extensión. Pero, no concluye allí su exploración: sigue al Este y descubre otra isla, a la que pone el nombre de Española, que es Haití o Santo Domingo. Es, entonces, un archipiélago el que le ha salido al encuentro; y un archipiélago —bien lo saben los que estudian la historia de la navegación, la formación de las talasocracias y el despertar de las vocaciones marítimas— es el mundo ideal, el mundo perfecto para incentivar la aventura, estimular la exploración y seguir... y seguir... y no parar en el viaje siempre hazañoso de surcar los mares desconocidos en busca de nuevas tierras.

En los viajes siguientes del Almirante (que fueron cuatro, en total), el Caribe entero se le entregó; el Caribe de las islas paradisíacas y el Caribe de las costas continentales. La segunda navegación le mostró las Antillas Menores,

la actual Puerto Rico (que él llamó San Juan Bautista) y, nuevamente, la Española. Detenido un tiempo ahí, siguió luego a Cuba, cuya costa meridional exploró en uno y otro sentido, y apenado por algunos desengaños enfiló a Jamaica, donde ya supo, fatalmente, de enfrentamientos con los nativos. La tercera navegación le reveló una nueva isla, Trinidad, las bocas de un enorme río, el Orinoco, un golfo peligroso por los bancos de arena, el de Paria, y una costa que no podía ser insular, la de Venezuela. Finalmente, en el viaje postrero de 1502, tras tocar en sus ya familiares islas, comenzando por la Martinica, el Almirante —cuya vida era a la sazón un caótico amontonamiento de triunfos y sinsabores, de halagos y pesares y, también, de hallazgos deslumbrantes y gruesos errores— se echó a buscar un paso, a encontrar una nueva ruta para seguir, seguir, seguir adelante y confirmar su idea de que todo aquel conjunto de costas e islas no era otra cosa que Asia, el Lejano Oriente, la China, Japón o Cipango, la Cochinchina de Marco Polo. Y así, dudando entre el Este o el Oeste, dio con la costa de Honduras, que recorrió tras una pesada navegación de incontables bordadas de bolina, y terminó aquella parte del continente en el Darién de Panamá, sin sospechar que a poca distancia estaba la verdad, con un mar inmenso que se interponía entre el istmo y la lejana Asia.

El primer forcejeo: ante todo, el mar

Realmente extraño, increíble: Colón murió en 1506 en la creencia que no había descubierto un nuevo mundo sino que, simplemente, había hallado una nueva ruta, distinta a la tradicional, para llegar al Asia, a la tierra de los apetecidos productos que con tanta solicitud reclamaba el comercio europeo. Otro se encargaría de hacer ver que lo hallado por Colón no era Asia sino verdaderamente un mundo nuevo, un continente no registrado por la geografía de entonces.

Esa geografía —la de mediados del siglo XV, digamos— era una geografía muy incipiente y hasta fantasiosa. Dominaba a su manera el Mediterráneo y, gracias a los árabes y a los comerciantes genoveses y venecianos que solían traficar por el *camino de la seda,* llegaba hasta el Lejano Oriente, con las limitaciones propias de quienes entonces la cultivaban. Desde luego —premisa de Pero Grullo—, ignoraba América. Digamos en términos generales que esa geografía había hecho suyos el Atlántico oriental, es decir, el vecino o adyacente al Africa, por donde iban los buques de los portugueses; algo del Indico y algo también del Pacífico Occidental, el de las grandes islas de las especias. Por cierto, había recogido la herencia de los fenicios y cartagineses.

Cortada la ruta de Constantinopla (1453), Colón se lanza a la azarosa empresa de descubrir otra manera de llegar al Asia. Su viaje de 1492 la Histo-

ria lo ha puesto en la galería de los episodios cumbres, de los sucesos estelares de la Humanidad. Que murió equivocado, no interesa. Lo importante es que había descubierto América.

Al año siguiente, 1493, cuando aún de América no se sabía nada, las dos potencias de la época, España y Portugal, se exigen mutuamente una *delimitación de hemisferios.* Hubo una propuesta que no prosperó: la división del mundo en sentido, por así decirlo, *horizontal,* esto es, escogiendo un *paralelo,* que se dijo podría ser, más o menos, el 28 Norte. El Sur, para Portugal. Con esta tentativa de reparto comienza el pugnaz *forcejeo castellano-portugués.*

Vista la inutilidad de la tratativa directa, los litigantes recurren a la autoridad máxima de la época: al Papa. Es un español, que ocupa el trono de San Pedro con el nombre de Alejandro VI. Este falla con un Breve defectuoso porque enreda malamente la geografía del reparto. Dice: una línea, en el sentido del meridiano, vale decir, de polo a polo, dividirá el mundo. Esa línea estará situada a 100 leguas al Oeste de las islas Azores o del grupo Cabo Verde. Al Oeste de esa línea: todo para España; al Este, todo para Portugal. Pero —aquí estuvo la falla— las Azores y las Cabo Verde no están en el mismo meridiano y, por consiguiente, no se las podía tomar como referencia de medición igualmente valedera. Hoy sabemos, en efecto, que las Azores están a 31° W de Greenwich, y las Cabo Verde a 25°. Resultaba, entonces, una línea quebrada, desde todo punto de vista inaceptable. Que la línea divisoria propuesta, así, de tan mala manera por el Papa, cayera *íntegramente en el mar* y que, por consiguiente, no tocara el Brasil, no preocupó a Portugal porque en ese año, 1493, nada se sabía del Brasil, nada de América y no había en consecuencia, en esa parte del mundo, territorios en disputa. Lo que en realidad había —y esto es fundamental en nuestro estudio— era *mares en disputa.* Portugal, con la Bula de Alejandro, no sólo quedó descontento sino "agraviado". ¿Agraviado por qué? Porque la defectuosa línea (ni siquiera recta sino quebrada y en su totalidad atlántica) le dejaba a las naves del monarca lisboeta poco espacio de maniobra para sus viajes al Sur con destino al Indico. Con esa franja, el viaje a la Guinea resultaba casi imposible y el aprovechamiento de los vientos sumamente difícil.

Ante la protesta, España entró en razón. Había que llegarse a un *acuerdo justo sobre el mar.* Y fue así cómo, al año siguiente, 1494, las coronas suscriben el Tratado de Tordesillas, que no fue —es necesario repetirlo— un tratado de reparto de tierras (porque todavía del Nuevo Mundo no se conocía sino el archipiélago de las Antillas) sino —disculpando la cacofonía— un *pacto de reparto del océano.* Sencillamente, se corrió hacia el Oeste la línea divisoria y se tomó un solo punto de referencia para evitar el trazo quebrado: ahora, 370 leguas al Oeste de las Islas Cabo Verde, que están, como se sabe, en el meridiano 25° W de Greenwich. A esa distancia, el meridiano dividirá los ma-

res y las tierras descubiertas y por descubrirse en dos grandes porciones: la porción del Oeste, para Castilla; la porción del Este, para Portugal. Hechos los cálculos y referida la división a la cartografía moderna, la línea divisoria de Tordesillas estaba aproximadamente a 46° 37' de long. W de Greenwich, más o menos por la boca del río Amazonas. Portugal quedó satisfecho, dominando a sus anchas el Atlántico (sobre todo, el área de los vientos favorables para la navegación hacia la Guinea y el Indico) y España también, ignorando aún que el reparto la iba a beneficiar inmensamente, dándole el dominio casi total de América.

El Brasil: una extraña navegación

Pasan los años y otros navegantes se aventuran a explorar las tierras descubiertas por Colón o a recorrer mares todavía ignotos: unos por el Norte de la ruta colombina, otros por el Sur. Entre los que escogen la ruta del Norte está Juan Gaboto, que en los años 1497 y 1498 bordea la costa norteamericana, una vez solo, otra con su hijo Sebastián, y llega así desde Florida hasta cerca de la latitud 40, próxima a los hielos. Comprueba que el continente se prolonga hacia el Norte y que por ahí *no hay paso.*

Años más tarde, Juan Verrazano, al servicio de Francia, llega a la desembocadura del río Hudson y pisa por vez primera la rocosa isla de Manhattan (1523), asiento, hoy, del vertiginoso y activísimo puerto de Nueva York. Comprueba lo mismo: *no hay paso.* El continente se prolonga hacia el Norte. ¿Hasta dónde? Ni los Gaboto ni Verrazano se atreven a precisarlo.

Más numerosos son los que se internan en el Atlántico y navegan al Oeste, ora por la ruta colombina, ora al Sur de ésta. Ahí están Alonso de Ojeda, Juan de la Cosa y Américo Vespucio, que en las postrimerías del siglo XV y al despuntar la decimosexta centuria navegan frente al Brasil, inscribiendo sus nombres en la lista de los "numerosos" descubridores de este inmenso país. En 1500, Vicente Yáñez Pinzón, bordea la misma costa desde el Cabo San Roque hasta el estuario del Orinoco, e igual hace, el mismo año, Diego de Lepe.

Pero entre las muchas expediciones de esta época destaca la de Pedro Alvares de Cabral, a quien se señala como el descubridor "oficial" del Brasil. Salió de Lisboa al frente de quince naves con 1,500 hombres y —misterio hasta ahora—, en lugar de tomar la ruta tradicional del Sur con tendencia al Este, como lo habría hecho cualquier prudente seguidor de Vasco de Gama, puso proa al Sudoeste y en poco tiempo llegó a una tierra de exuberante vegetación a la que denominó *Tierra de la Vera Cruz* (22 de abril de 1500). Estuvo allí poco tiempo, despachó uno de sus buques para comunicar al monarca el hallazgo y con el grueso de la flota siguió por la vía del Cabo de la Buena

Esperanza a la India, destino de su viaje. Los historiadores, como Verlinden y Pérez Embid, han estudiado dos puntos importantes de este viaje: el primero, el de la *intencionalidad;* el segundo, el de la *originalidad.* ¿Se desvió Alvares de Cabral de la ruta tradicional por "dificultades náuticas" o deliberadamente tomó el SW para obsequiar a su rey con una posible tierra que caía en el área lusitana del Tratado de Tordesillas? En cuanto al segundo punto: ¿antes de él, alguien supo de la existencia del Brasil y por esa misteriosa referencia se guió Cabral? Se descartan muchas suposiciones y se conviene que *él fue el primero en desembarcar.*

Tres Grandes de la época que innovaron el mundo

Un sitial de honor ocupa Américo Vespucio. A su primer viaje costeando el Brasil y la Guayana, que acabamos de mencionar, agrega un segundo viaje al amparo del estandarte portugués. Sale de Lisboa en mayo de 1501 y en lugar de seguir la ruta del Caribe, vuelve como en 1499 al Cabo de San Roque, en la extremidad oriental del Brasil, y bordea, en una estupenda travesía, casi toda la costa atlántica de América del Sur, hasta cerca del estrecho que años más tarde iba a descubrir Hernando de Magallanes. Así pues, avista Uruguay, el estuario del río de La Plata y Patagonia. Llega hasta cerca de la latitud 50° Sur, formándose el convencimiento, en vida todavía de Colón, de que lo que éste ha descubierto, no es una mera ruta al Asia, sino *verdaderamente un nuevo continente,* de amplísima fachada atlántica y enorme extensión (esto último, por el caudal de los ríos).

Este viaje fue de trascendental importancia, sobre todo en el orden geográfico y proporcionó datos fundamentales a la cartografía de la época. Pronto los conocimientos adquiridos por el insigne navegante se extendieron y fueron recogidos por un grupo de sabios alemanes, en el que destacaba el clérigo Martín Waldseemüller. Este, en una de sus obras de cosmografía, del año 1507, propuso que, por aporte tan importante, el Nuevo Mundo llevara el nombre de quien había probado su carácter de auténtico continente. Desde entonces, la tierra que pudo llamarse *Colombia* se llamó *América,* vasta, interminable por cuanto iba desde los hielos árticos vistos por el portugués Lavrador y los italianos Gaboto y Verrazano hasta el paralelo 50° Sur explorado por el mismo Vespucio, en la frígida y desolada Patagonia. Un larguísimo litoral, con el Caribe al centro e *impasable.* No había hasta entonces medio de cruzarlo ni se sabía lo que existía al otro lado de la grandísima masa continental. Mas ya habían comenzado a actuar los hombres que se encargarían de ambas hazañas: Balboa y Magallanes.

Vasco Núñez (o Nuño) de Balboa expedicionó por el Istmo. Valióse para su descubrimiento de sospechosos decires de los indios de Veragua, Castilla

del Oro y el Darién Resuelto a despejar la incógnita, reunió gente —entre la que se contaba un extremeño de nombre Francisco Pizarro, que, andando los años, ganaría celebridad—, y el 1° de setiembre de 1513 partió de Santa María la Antigua, no lejos de las tierras del cacique de Careta. En la travesía del golfo y en el fragor de los montes panameños muchos abandonaron la hueste, unos por desaliento, otros por enfermedad, pero el caudillo no desmayó en su empeño, y así, como relata Molinari en *Descubrimiento y conquista de América,* "el 25 de setiembre llegó al pie de la cumbre desde la cual, según le aseguraban los indios, *vería el otro mar.* Ordenó a sus acompañantes que se detuviesen y ascendió solo hasta la cima. Allí se le ofreció a la vista el sublime espectáculo de las aguas que colmaban con su inmensidad todo el horizonte. Ante la visión incomparable se arrodilló y dio gracias a Dios y a todos los santos, por haberle reservado tanta gloria". Un episodio que recuerda, por su grandeza, el que protagonizó Colón al hollar Guanahaní. Luchando durante cuatro días contra la exuberante vegetación y contra los indios, Balboa, con sesentiséis de los suyos, tomó luego posesión, con el solemne ritual acostumbrado, de las aguas del Océano Pacífico, que él llamó *Mar del Sur.* Quedaba archiprobada la tesis de Vespucio y definitivamente desmentida la errónea suposición del genio de Colón.

Pero faltaba hallar el paso, el paso que permitiera a la nave surcar hacia Poniente esas recién descubiertas dilatadas aguas hasta alcanzar la otra orilla, que sí debía ser de la costa asiática.

El protagonista de tamaña proeza ya estaba escogido. Era Hernando de Magallanes, portugués de humilde origen (1470), de mucha imaginación, de mucha experiencia en los mares de las Molucas y, sobre todo, de inmenso coraje. Cautivó con sus argumentos a los burócratas del Consejo de Indias, de Sevilla, y obtuvo la licencia correspondiente, así como los medios para la osada pero prometedora empresa. Con cinco buques —el mayor de los cuales, el navío *Trinidad,* sólo tenía 110 toneladas— zarpó el 20 de setiembre de 1519 del Guadalquivir, cruzó el Atlántico y comenzó a navegar hacia las altas latitudes australes, ya en parte conocidas por otros audaces de su casta, sobre un frente continental de más de cuatro mil kilómetros. Tempestades, penurias, discordias y toda suerte de contratiempos. Incluso, insubordinación de los descontentos y díscolos. Pero el acero que tenía por nervio aquel hombre, venció todos los estorbos, y el 21 de octubre del año siguiente al de la partida dobló un cabo de áspero perfil y entró, por fin, al estrecho que lo inmortalizaría. Cómo hizo para pasarlo, cómo gobernó para entrar a las aguas del océano de la otra banda, qué secreto puso en juego para avanzar por aquellas aguas tempestuosas y dominar aquellos vientos que soplan terribles, nadie hasta ahora lo sabe, ni nunca nadie lo sabrá, a pesar del relato de Pigafetta. Halló un océano interminable, que llamó *Pacífico*; lo cruzó impávido. Gran Señor

de los Mares; pero en una isla del grupo de las Filipinas encontró la muerte en un torpe choque con los naturales. Juan Sebastián Elcano, español, se encargó de proseguir la navegación, y fue así, por mandato del destino, no el hombre de la idea, tampoco el del gran descubrimiento pero sí el héroe de la primera circunnavegación del planeta.

En resumen: entre 1492 y 1520 – ¡veintiocho gloriosos años!– se había descubierto un nuevo mundo (bautizado en 1507, con no poca ingratitud de los cartógrafos, con el nombre de *América)*; se había determinado que este nuevo mundo cubría un sector de la esfera terrestre, en el sentido del meridiano, de tamaño tal que casi iba de polo a polo; se había descubierto el vasto océano del otro lado, que se interponía entre su costa occidental y la lejana Asia (donde también forcejeaban españoles y lusitanos por la posesión de ricas islas); y, finalmente, se había hallado el paso para surcar sin trasbordo el Atlántico y el Pacífico. En dos palabras: se habían descubierto los mares americanos de la banda que mira a Europa.

La costa occidental: del Istmo a los canales chilenos

Tras la ruta abierta por el infeliz Balboa (inicuamente ajusticiado en 1517), siguieron otros. Primero, Pascual de Andagoya y después Pizarro, éste con su piloto Bartolomé Ruiz (que en un reposo de la expedición fue el primero en cruzar la línea equinoccial). Además, Ruiz halló en pleno mar una balsa de tumbesinos y supo del Imperio de los Incas y vio cosas de los artesanos del gran Estado. Pizarro llegó en 1527 hasta la desembocadura del río Santa (o *Sancta)* y prácticamente incorporó el *Mar peruano* al conocimiento universal. Ese mar habría de llamarse por mucho tiempo *Oceanus peruvianus* (denominación honrosísima que el Perú independiente no supo aprovechar ni efectivizar, no obstante el aval saneado de la historia). En 1535 –el año de la fundación de Lima– un buque medio extraviado por las *calmas ecuatoriales,* en el que viajaba, en el papel de espía o sátrapa, el obispo Tomás de Berlanga, halló por casualidad las islas Galápagos, y tantas rarezas vio el prelado en ellas que les puso el nombre de *Islas Encantadas.* Por la misma época, Pedro de Alvarado, con varios buques y muchos hombres intentó quitarle a Pizarro parte de lo que le pertenecía, pero el astuto de Almagro supo arreglar el diferendo y el intruso terminó en Pachacámac cambiando sus naves por una buena cantidad del codiciado oro que sacó de su petaca el Marqués Conquistador.

Así se van conociendo los mares de la costa occidental de Sudamérica. En la segunda mitad del siglo XVI varios navegantes en carracas construidas con los fragantes e incorruptibles cedros de Nicaragua, amplían el conocimiento y alcanzan las altas latitudes meridionales, que ya corresponden a

Chile, la tierra pobre que debió ser de Almagro y terminó siendo de don Pedro de Valdivia. La lista registra los nombres de Juan Cabezas (1534), que se pasea entre Tumbes y Paracas y sigue al Sur; de Alonso Camargo, que en 1540 descubre Chiloé; de Francisco de Ulloa, que, cumpliendo órdenes del susodicho Valdivia, navega en 1553 de Chiloé hasta la boca occidental del Estrecho, bordeando el intrincado litoral de Taitao, golfo de Peñas y los *canales magallánicos;* y de Juan Fernández Ladrillero, que es sobresaliente figura de esta historia de navegaciones por mares duros por el año 67.

De pronto, aparece el dragón

Ya establecido el virreinato del Perú (1542) y bien organizada la administración, con Toledo en el trono limeño (1569 - 1581) aparece de pronto el temible —por hereje y pillo— Francisco Drake, el *Dragón de los mares.* Recorre la costa occidental, saquea el Callao (1579) y se lleva un rico tesoro. De inmediato se plantea un problema de *seguridad marítima*: mientras la puerta esté abierta, el peligro subsistirá e irá en aumento. Hay, entonces, que cerrar la puerta. La puerta es el Estrecho de Magallanes. Vigilar el ancho paso que se extiende entre el Cabo de Hornos y los hielos antárticos resulta tarea poco menos que imposible; pero controlar el Estrecho sí cabe. Entonces —postrimerías del siglo XVI—, sale del Callao una expedición, bien pertrechada, al mando de un marino insigne pero demasiado suelto de imaginación y a quien persigue de cerca en todos los actos de su vida el infortunio: Pedro Sarmiento de Gamboa. La misión que lleva es fortificar el Estrecho y organizar en el sitio que estratégicamente escoja un puerto permanente de vigilancia para que en el futuro ningún bandido inglés, holandés, francés o de otra nacionalidad se atreva a penetrar a los mares peruanos y alterar la tranquilidad conventual de las villas y ciudades españolas.

Sarmiento de Gamboa se luce en los canales magallánicos, explora las costas en forma detenida, registra las caletas, los pasos, los senos engañosos que simulan desembocar pero no tienen salida; y, finalmente, en un lugar apropiado, levanta un recinto de gruesas murallas con troneras para disparar contra el osado que intente pasar. Pero el lugar es terriblemente frío y desolado; no ofrece recursos; la vida en él es de un sacrificio sin cuento. Desamparo, lejanía, orfandad total. Ocurre, entonces, lo que tenía que ocurrir: pasado un tiempo, la guarnición se espanta, muchos mueren, otros desertan y el hambre se encarga de bajar el telón en el último acto del fatal drama.

El proyecto de fortificación del Estrecho tuvo, en el fondo, la finalidad de hacer exclusivamente peruano —o, como se vean las cosas, exclusivamente español— el Pacífico meridional; de alejar de su ámbito a todo intruso y de asegurar la firmeza del imperio colonial no sólo con fortalezas o murallas en

las ciudades (como las que iba a levantar en 1685 el Duque de la Palata en torno a Lima) sino con *bases navales*. Toledo y Sarmiento de Gamboa –más éste que aquél– tienen el chispazo de profunda significación estratégica y de subido valor geopolítico (hablando en términos modernos) de establecer como axioma defensivo que *la seguridad en tierra debe empezar en el mar*. No habrá tranquilidad en el Perú (en general, en la costa occidental de Sudamérica, hasta Panamá, como se vio en la época de Anson) mientras la vía de ingreso al Pacífico no quede debidamente asegurada. Fracasó el proyecto por falta de apoyo, y la dilatada costa fue amagada durante dos siglos, casi en la mayor impunidad.

Con gruesos paredones de adobe España creyó ingenuamente salvarse y devolver la confianza a los habitantes de las ciudades y puertos americanos. Craso error. Sólo en las postrimerías de la decimoctava centuria, otro hombre, que a sus dotes de buen administrador unía las de excelente estratega, intentó seguir los pasos de Sarmiento de Gamboa, creando un sistema defensivo para el Pacífico con bases navales y control de los puntos estratégicos del océano. Este fue el virrey Amat; pero sólo en parte pudo llevar adelante su plan.

El Perú en Oceanía y México en las Filipinas. Un "destino marítimo"

Tempranamente, el Perú –aunque colonia de España– tuvo suficiente vigor como para proyectar su existencia política, económica, religiosa y militar al Pacífico Sur. Baste recordar –y esto lo hemos tratado con amplitud en nuestro libro *Los peruanos en Oceanía* (1967)– que del Callao y Paita partieron, ya en el siglo XVI, varias expediciones con destino a las lejanas islas de la Oceanía. La primera expedición de Alvaro de Mendaña y Pedro Sarmiento de Gamboa, de 1567, descubridora de las islas Salomón en la distante Melanesia, la segunda expedición del mismo Mendaña, en 1595, que dio con las islas Marquesas y las Nuevas Hébridas; la de Pedro Fernández de Quirós y Luis Váez de Torres, de los años 1605 y 1606, que, además de hallar un reguero de ínsulas, descubrió el estrecho que separa Australia y Nueva Guinea y detectó, por lo tanto, el continente australiano (siglo y medio antes que el inglés Cook), son prueba, más que suficiente, para confirmar ese vigor de auténtica *proyección oceánica* o *proyección marítima*, que luego se aletargó.

En el siglo XVIII, durante el gobierno del citado Amat (1761 - 1776), ante el constante merodeo de ingleses y holandeses (ya para entonces Francia era país amigo de España por virtud del *Pacto de Familia*), otras expediciones salieron del Callao con la misión específica de tomar para la defensa del Imperio, Tahití y Pascua, y los capitanes Domingo Boenechea y Francisco González de Haedo cumplieron su cometido, pero el descuido, la indolen-

cia de los funcionarios de la Metrópoli y la ceguera de muchos cortesanos condujo al fracaso estos renovados planes.

En ese mismo siglo XVIII, el Perú tenía bajo su control casi toda la costa occidental de Sudamérica, de Guayaquil al Sur; y Chiloé, por ejemplo, caía bajo su jurisdicción, tanto en lo militar como en lo eclesiástico. Los jesuitas establecidos en el Perú hicieron la conversión de los chilotas; y cuando la orden de San Ignacio de Loyola fue expulsada, los franciscanos de Ocopa se encargaron de proseguir en esa lejana isla la labor catequística ya iniciada.

El conocimiento de los mares americanos de este lado, desde California hasta el Cabo de Hornos, era en ese siglo tan completo y lo poseía tan bien la gente de mar radicada en el Perú, que en 1730 don Manuel Joseph Hurtado, vecino del Callao, preparó un *Derrotero general del Mar del Sur,* con preciosas láminas y portulanos, perfiles de identificación y nutrida información sobre el régimen de los vientos y las corrientes, y no sólo para la costa sino para las navegaciones a las islas Filipinas. (Conocido por Raimondi y Ricardo Palma, y conservado en la Biblioteca Nacional, inédito, lo divulgamos en el No. 12 de la revista *Scientia et Praxis,* de la Universidad de Lima, 1977).

Al promediar la segunda mitad del siglo XVIII, José de Moraleda se consagró, tras diez años de esforzados y meticulosos trabajos, como el más grande y autorizado experto en los mares del Pacífico chileno, especialmente del sector que se extiende de Chiloé a los *canales.* El año cumbre de este gran marino e hidrógrafo —admirado más tarde por los científicos ingleses— fue el de 1786. Posteriormente, con Andres Baleato y Eduardo Carrasco la hidrografía llega al más alto nivel.

En el Pacífico Norte no se quedaron cortos los mexicanos. Durante el siglo XVI salieron de las costas occidentales del reino de la Nueva España tres importantes expediciones hacia el Oeste. Fue la primera la de Alvaro de Saavedra, en 1527, que llegó hasta la isla Mindanao, del grupo de las Filipinas; la segunda, la de Ruy López de Villalobos, que en 1544 tocó en Nueva Guinea y entró al archipiélago filipino por el golfo de Leyte; la tercera, principal de las tres, la de Miguel López de Legazpi, que en 1564 inició la colonización del indicado grupo, que tuvo desde entonces por capital Manila. A raíz de estos sucesivos viajes transpacíficos, se estableció de manera regular la línea de navegación entre Acapulco y las Filipinas, que sirvió al comercio en forma ininterrumpida, todos los años, desde 1565 hasta 1815, o sea, durante dos siglos y medio. El servicio era, por cierto, limitado: sólo uno o dos galeones por año, pero en esa medida bastaba. Llamábase el *galeón de Manila,* o la *nao de China* o también la *nao de Acapulco.* Traía del Lejano Oriente porcelanas, sedas, marfiles, ébanos, lacas y otras mercaderías de fina factura.

La línea prosperó y en el mundo hispánico y de sus colonias se hizo muy conocida, pero el renombre marinero del Perú fue mayor, como lo señalan los propios historiadores mexicanos. Así, Rafael Bernal —acucioso investigador y fino diplomático, prematuramente desaparecido, que por los años 70 daba culminación a una monumental *Historia del Gran Océano*—, dice en su obra *México en Filipinas* (1965), que la geografía y el comercio dieron el beneficio al Perú. México —agrega— se bastaba con la *Flota de la Plata*, que directamente llegaba de España, arribando en Veracruz; en cambio, el Perú dependía de su propia armada, la del Pacífico, que operaba, por el Norte, hasta Panamá, y por el Sur, hasta Valparaíso. Anota, además, que el Perú tenía "una mayor tradición marítima que los mexicanos" y que, en lo que respecta a la ubicación de la capital, Lima estaba casi al borde del mar en tanto que México hallábase en el corazón de la sierra. Entonces, por mandato de la geografía, *"el Perú tenía que convertirse en país marítimo"*. En todo caso —termina el recordado gran historiador y amigo—, al comenzar el siglo XVII "ya el gran océano no tenía secretos importantes que revelar. *Los marinos de México y del Perú lo habían explorado en toda su anchura*, desde los 45 grados Norte hasta las Nuevas Hébridas y del Estrecho de Magallanes al Japón. Pasarán —añade— aún más de ciento cincuenta años para que se reanuden las exploraciones en estos mares por marinos de la talla de Bougainville o de Cook. Y éstos *seguirán cuidadosamente los mapas y las relaciones de los mexicanos y los peruanos*".

Sin embargo, piratas y corsarios amagaban la costa occidental

No es novedad, pues, ni exageración aquello de *Oceanus peruvianus* con que, tras los viajes mencionados, la cartografía del siglo XVII, especialmente la muy vistosa de los holandeses, nombra las aguas que dan frente al Perú desde la equinoccial hasta la latitud de Valparaíso, que es 33 grados Sur.

Pero la realidad desvirtuó el nombre. Fracasada por dejadez la fortificación del Estrecho, piratas y corsarios ingleses, holandeses, franceses y otros de nórdica estirpe entraron a su entero capricho al Pacífico, ora siguiendo el camino de Magallanes, ora doblando el Cabo. Los holandeses, dueños de la Insulindia, especialmente de Java (ahí, Batavia), llegaron también por la tediosa pero segura vía transpacífica.

Con estas incursiones, que se repetían con harta frecuencia y cada vez con alarde de mayor audacia, el *mar peruano* tornóse un mar conflictivo, un mar donde, como en el escenario de una guerra, se enfrentaban fuerzas; y del abordaje de naves que portaban los tesoros de Potosí se pasó al cañoneo y saqueo de los puertos, y del saqueo al asedio de ciudades. Lima tuvo que ser amurallada en 1685 y verdaderas batallas navales hubieron de librarse, unas en

las proximidades del Callao, otras en el Norte, por el Istmo. Cuando el osado asalto de Panamá por el fiero Morgan en 1670 desde Lima tuvo que mandarse refuerzos porque la flota del virreinato tenía bajo su custodia y protección todo el Mar del Sur. Eran los conventuales tiempos del Conde de Lemos.

Los ingleses, como piratas o como corsarios, simplemente hostigaban; es decir, traían a América —al Perú—, cada cual a su manera, la guerra que al rojo vivo se libraba allá, en Europa. Los holandeses en cambio querían más e incursionaban representando un peligro mayor: querían tierras, puestos, bases para adueñarse en alguna medida de los mares americanos del Pacífico. Eso pretendió, con una enorme flota y un largo asedio del Callao, el Almirante Jacobo Clerk, más conocido con el nombre de L'Hermite, el año 1624, durante el gobierno de don Diego Fernández de Córdova, Marqués de Guadalcázar. Jamás el Callao pasó mayor zozobra, pero con paciencia, cañones y milicias improvisadas el puerto salió airoso.

Con algunos fracasos, sobresaltos continuos pero firme en su propósito de asegurar lo suyo, España mantuvo el dominio de los mares de la costa occidental de Sudamérica hasta entrado el siglo XVIII. Pero, al promediar esa centuria, el poder lo perdió España e Inglaterra irrumpió como potencia mundial. Perdió Norteamérica (1776) pero encabezó la *revolución industrial,* añadiendo de este modo a su condición de "potencia en comercio y navegación" la de "potencia industrial". Con Jorge III y Pitt se convirtió, como dice un historiador, en "el taller del mundo".

Este cambio fundamental en el escenario europeo se reflejó, no obstante los hermetismos y controles de la época y los recelos de la corte madrileña, en el Pacífico: España hízose de muy mal grado "potencia saliente" e Inglaterra irrumpió como "potencia entrante". Como veremos, Carlos III, de España, afrancesado y "moderno", vio a tiempo el peligro y trató de conjurarlo con la ayuda de sus amigos del otro lado de los Pirineos, pero fracasó. Tuvo un acierto: comprendió que *la defensa del imperio americano dependía del dominio del mar;* y así, se entonaba en sus momentos de preocupación con la formidable victoria española sobre los ingleses de Vernon ante los muros invencibles de Cartagena, pero el paseo naval de Anson en el Pacífico lo hundía nuevamente en la inquietud. En el mar estaba la clave.

La ruta del Noroeste: de Amundsen al "Nautilus"

Réstanos en este capítulo, para completar el cuadro histórico-geográfico, cubrir otros dos sectores de los mares americanos.

Si Magallanes —en la aventura "más audaz de la humanidad", al decir de Stefan Zweig— había descubierto el paso hacia el Oeste en la extremidad Sur del continente, suponíase que debía haber un paso igual o parecido por el

Norte, es decir, en el frente ártico. Inicia la búsqueda en 1586 Juan Davis, cuyo nombre se ha perpetuado en el estrecho que separa Groenlandia de la Tierra de Baffin, pero los hielos de la latitud 72 lo detuvieron. Tras él, Enrique Hudson, en 1610, pero la aventura terminó en un motín. Insistió en 1616 Guillermo Baffin, pero, aunque puso un record —la latitud 78—, llegó al convencimiento de que era imposible seguir por impedirlo el casquete helado. En 1845 la gente de Juan Franklin protagonizó un drama horrendo, con desesperadas escenas de canibalismo, y la ruta del Noroeste siguió cerrada. Mas, al fin apareció el coloso que iba a vencer. Este fue el noruego Roald Amundsen: en 1903. Guiando con excepcional maestría un pequeño velero, sorteó las mayores dificultades, dominó todos los pasos, eludió los hielos y a la vista del estrecho de Bering pudo cantar victoria, la que se hizo más resonante cuando el barquichuelo arribó victorioso a la bahía de San Francisco.

Recientemente, la ruta del Noroeste fue programada para la explotación de los yacimientos petrolíferos de Alaska, pero en la evaluación de medios prevaleció el oleoducto. No obstante ello, el Artico no deja de estar presente en los sistemas de comunicación que unen Norteamérica, Europa y Asia. El submarino atómico norteamericano *Nautilus,* al unir, bajo la superficie del agua, el Pacífico y el Atlántico, ha señalado la existencia de un área de operación, ayer completamente desestimada, que en el futuro puede ser de crucial importancia, caso de un enfrentamiento de potencias por el dominio de los mares.

En cuanto a la costa Oeste de Norteamérica, entre California y el estrecho de Bering (descubierto en 1728), ella entró al cuadro general tardíamente, con los famosos viajes de Cook (realizados entre 1768 y 1779) y, a fines del siglo XVIII, con las navegaciones del piloto de éste, Jorge Vancouver.

CAPITULO III

EL IMPERIO ESPAÑOL: "AREAS DE TENSION" Y GUERRA

Ahora vamos a tratar del *Imperio Español* y el *Poder Marítimo* (siglos XVI, XVII y XVIII, hasta 1817 (—una fecha cuya significación explicaremos más adelante—), poniendo especial énfasis en la influencia que en la formación, desarrollo, incremento de su actividad y, finalmente, decadencia y extinción de ese vasto imperio tuvo el *poder marítimo* (en muchos casos reducido a *poder naval).*

Unidad imperial, despensa inagotable y crucial posición geopolítica

Partimos de la siguiente premisa: asentado el dominio español (en el caso del Perú, o Nueva Castilla, con la fundación del régimen virreinal, que tocó inaugurar al desventurado Blasco Núñez de Vela), *los mares americanos, bajo el control de la Metrópoli, pronto se convirtieron en escenario de lucha.*

Ocurrió esto —mejor diríamos: tuvo que ocurrir esto— por tres razones que pasamos a exponer:

—La *primera,* porque América condújose en todos los aspectos de su existencia como continente incorporado colonialmente a los destinos de Europa, como un espejo o caja de resonancia de los acontecimientos que tenían como foco o escenario de origen la tierra de allá, del "otro lado del charco atlántico". Uno, en realidad, era el mundo imperial, una la entidad metrópoli-colonias. Por algo, como dice Salvador de Madariaga, España no hablaba de *colonias* cuando se refería a sus tierras del Nuevo Mundo, sino de *reinos:* reinos, unos, en la Península; reinos, otros, en América. Una firme unidad, sin segregaciones, ni raciales por cierto. En el *espejo americano* se reflejaban, entonces, los sucesos de allende el mar, previa captación de la imagen. Aquí se daban, tenían que darse, los enconos europeos: por un lado España; por otro, Inglaterra, Francia, Holanda. Y en el fondo de los enconos o de las rivalidades las discrepancias religiosas, como en todo tiempo tremendamente excitantes, capaces de motivar los enfrentamientos más despiadados: los católicos contra los protestantes, los católicos contra los herejes.

—La *segunda razón,* porque América, como ya lo habían vislumbrado los primeros aventureros, era la gran mina, el arca inagotable de los caudales con que se nutría y enriquecía el tesoro de España. Oro y plata. Codicia. Una España eternamente necesitada. Una corte que se conducía dentro del cauce de los despilfarros. Guerras que consumían. Nobles que guardaban y escondían en lugar de invertir.

Una economía de succión y ahorro, sin dinamismo, sin industrias, sin mercados, enclaustrada. Los convoyes llevaban de América a España lo que ésta no cesaba de pedir. Lógicamente, el "charco" del Atlántico, mal protegido por culpa de la indiferente burocracia de Sevilla y de la apática corte del monarca incapaz y pusilánime, tenía que convertirse en el escenario natural de los enfrentamientos. El Caribe —ya lo dijimos— pronto se convirtió en nido de piratas, y el tráfico tuvo que hacerse entonces bajo la protección de los cañones porque de lo contrario viajar por allí era un suicidio.

—Finalmente, la *tercera razón,* porque América tenía —y sigue teniendo— una *crucial posición geopolítica:* crucial y *tentadora,* crucial y *atractiva.*

En efecto: *a)* la península europea (península del macizo asiático, éste geopolítica e históricamente centrífugo, como lo ha demostrado Mackinder) se proyecta frontalmente a la gran fachada americana, la cual tiene casi 140 grados de dimensión, del Artico al Antártico, que es como decir de polo a polo, el continente más grande en el sentido del meridiano. Esta sola característica torna al Nuevo Mundo vulnerable porque su línea de defensa es sumamente dilatada y, por ende, difícil —imposible en aquel tiempo— de resguardar (sobre todo por la pesadez reinante entonces en los medios de comunicación y en los sistemas de transporte). En contra de lo expresado se dirá que no todo ese frente era español; que parte (las Trece Colonias, por ejemplo) era inglés. Cierto; pero, aun así, de la Florida al Cabo de Hornos, excluyendo también la punta sudamericana de los lusitanos, el perfil litoral, con guirnalda de islas, con entrantes y salientes y un *mar mediterráneo* propicio a las correrías depredadoras y a la agresión, tornaba el continente vulnerable; y esta vulnerabilidad se daba —hablamos de la época del imperio español— justamente en la charnela, gozne o bisagra donde se unen las dos grandes porciones, la del Norte y la del Sur, y donde, por razón del movimiento de naves, se juntaban las líneas de navegación portadoras de la apetecida riqueza extraída de las minas del Perú, Charcas y México.

b) América se interpone entre los extremos de Eurasia. Aunque un océano relativamente angosto (el Atlántico) —el "charco" de los andaluces— separa la península ibérica de las islas de las Antillas y otro inmenso, casi hemisférico, aleja enormemente, en el ecuador, la costa americana de Nueva Guinea, las Filipinas y China, se ve claro en la esfera (o en el planisferio Mercator que tenga al centro el Nuevo Mundo) que la tierra hallada por Colón está en medio de los extremos eurásicos. En su extremo Norte, América casi toca por un lado Europa y, por el otro, se ponen ambas partes a la vista (estrecho de Bering, con las islas Diómedes al centro: un brazo de mar de no más de noventa kilómetros). En su extremo Sur, la separación sí es considerable como en la línea equinoccial. América, entonces, se interpone en mitad del mar y, al mismo tiempo, se enfrenta a dos mundos, siendo vulnerable por ambas márgenes.

c) América está en las rutas de expansión hacia el Oeste. La civilización ha seguido esa dirección: de las llanuras de Caldea y del país de los sumerios, en la antigua Mesopotamia (hoy, Irak), la cultura, con el ingrediente egipcio, pasó a Creta; de Creta a Grecia y de Grecia a Roma. Roma unificó el Mediterráneo aprovechando las preexistentes colonias o factorías fenicias y cartaginesas. En un momento dado —ya conocido—, el mundo occidental, cristiano o europeo saltó el Atlántico y llegó a América, volcándose en el Nuevo Mundo. Diferencias de idiomas, de matices, de costumbres pero una sola civilización. Todo lo que de europeo o cristiano tiene América, ha venido por el

Atlántico. En este sentido, el Pacífico ha sido y sigue siendo, hasta ahora, un mar secundario. Por eso, aquellos países que nada notable tuvieron en la época precolombina, como el Brasil, elogian incondicionalmente el Atlántico. Para los geopolíticos brasileños, como Mario Travassos y Golbery do Couto e Silva, el Atlántico lo es todo: es el océano de la civilización, del progreso, del desarrollo, de los grandes avances que aguardan en el porvenir. Otro, desde luego, es el modo de pensar de grandes sectores del Perú, del Ecuador, de México. En el Perú no sólo los indigenistas admiran, por así decirlo, al Pacífico. (Aclaremos que el indigenismo de Tello, de Valcárcel, de Uriel García es serrano, andino, y por consiguiente trasnochado, parcial, segregacionista). Los descendientes de aquellos que vinieron por la ruta que describió Balboa, tienen al Pacífico como la gran puerta por la que entró el torrente de ideas y bienes materiales de cultura que la milenaria Europa donó, con fraternidad humana, a los primeros peruanos de la historia. En el futuro, quizá la dirección Este-Oeste se mantenga. Así cree Carlos Haushofer, el sumo pontífice de la Geopolítica. Para Haushofer —digámoslo a modo de digresión—, espera al Pacífico un rol comparable al que atrás cumplió el Mediterráneo o al que todavía ahora desempeña el Atlántico. Le vaticina preponderancia, posición nuclear. Su pensamiento no se queda en la mera interpretación geopolítica del vasto océano sino que avanza hacia un planteamiento histórico e integral de esta parte del mar universal en su proyección al futuro, teniendo en cuenta, precisamente —repetimos— el *rol nuclear* que habrá de corresponderle, con inmensas agrupaciones humanas en su contorno y potencias que tratarán de dominarlo para seguridad de su posición. Haushofer hace una verdadera filosofía de la historia en la que *el mar, como escenario o medio comunicante, tiene un valor sobresaliente.* Esa filosofía de la historia, en su gravitación presente y en su proyección futura, se torna Geopolítica. Puede así ufanarse el maestro de Heidelberg y Munich de coincidir con Spengler en cuanto intento de *predecir el futuro* (por lo menos, el futuro del Pacífico). Abundaremos al respecto en el capítulo quinto.

El hecho en sí de la gigantesca mudanza cultural cristiano-occidental hacia América (Este-Oeste) y de la fecunda receptividad del Nuevo Mundo —que al propio tiempo correspondió con apreciables donativos a la humanidad entera—, constituye un hecho único en la Historia Universal, de máxima trascendencia y que en parte se explica por la singular posición geopolítica del Nuevo Mundo, Finalmente,

d) América es imán que atrae por sí mismo. Su vastedad, su diversidad no comparable con ninguna otra del mundo, sus tesoros que enseña en la superficie o esconde en sus entrañas, la gama sorprendente de sus climas: en suma, esa su geografía sin par que la caracteriza, la hace, en todo *presente*

histórico, la *tierra de promisión o tierra del futuro*. Así hoy como ayer en el siglo XVI.

Zonas de tensión (I): el Caribe y la piratería

Hechos, situaciones y circunstancias –todos– que explican lo que, en un sentido distinto al que empleó Antonello Gerbi, podríamos llamar *la disputa del Nuevo Mundo;* y que, en consecuencia, explican también por qué, desde las primeras navegaciones, *los mares americanos se convirtieron en escenario de lucha*. Se encendió la hoguera donde antes había reinado la paz.

Entonces, desde el siglo XVI surgen *tres áreas de tensión* y *dos* donde *intereses encontrados* se estorban o chocan. Las áreas de tensión son:

Una, la principal, la de tensión más fuerte, el *Mar Caribe*. En ella se desarrolla la *piratería* y la *guerra de corso*. La piratería es tan antigua como la navegación y se dio en todos los mares, desde los europeos hasta los asiáticos pasando por las grandes cavidades índicas, pero cuando llegó a América, y particularmente al Caribe, se desató con un furor nunca antes conocido. Curioso: no la iniciaron los ingleses ni los holandeses, heréticos rivales de España, sino los franceses. Dicen que cuando Francisco I, de Francia, se enteró en 1523 que la Bula *Inter Cetera* del Papa Alejandro VI (que ya hemos analizado en páginas anteriores) había dividido el mundo en dos mitades: una para la corona de Castilla y otra para la corona de Portugal, y que nada quedaba para los otros aspirantes a tierras y dominación, se quejó desafiante pronunciando estas palabras, que eran una declaratoria de guerra: "El sol brilla para mí como para los demás. Me interesaría ver la cláusula del testamento de Adán excluyéndome de una parte del mundo..." (vale decir: "excluyéndome de América"). Hemos visto que entre 1493 o 1494 (Tordesillas) y el año de la desafiante queja de Francisco, habían ocurrido muchas cosas, sobre todo una de relievante significación: se había descubierto un continente que era un emporio de riqueza, en el que abundaban el oro y la plata. ¿Por qué Francia no iba a tener derecho a una participación, "justa o equitativa", en el reparto de esa riqueza? Ese mismo año 1523, un armador de Dieppe –relata en su libro sobre *El filibusterismo* J. Gall– apresó dos galeones españoles cerca de las Azores, que iban cargados de las maravillas americanas: joyas, piedras preciosas y ornamentos de oro, presentes de Hernán Cortés a su soberano el gran Carlos I (V de Alemania). Francia, oficial y popularmente, se anima y se lanza al ataque. Así nace la piratería, la que no busca otra cosa sino oro, el precioso pero vil metal sin el que nadie, ni personas ni Estados, puede vivir. El oro seduce a Europa; y todos, desde el rey y sus cortesanos hasta la chusma de los bajos fondos, se organizan, cada cual a su manera y en la medida de sus posibilidades, para obtener ese oro. Pero las fuentes están en poder de España y sólo ella llena sus arcas con los periódicos envíos que cruzan el Atlántico.

Allá, a la América de leyenda y de *Dorados,* van entonces los codiciosos, los que se creen con derecho, los desposeídos. Las islas de las Antillas se pueblan con la escoria social de los puertos europeos, gente de la peor ralea, que arma buques y se lanza al ataque, llegando por ese oro a temerarios asaltos y a crímenes de horror. Incluso, los gobiernos oficializan la ocupación de las islas deshabitadas y amparan los asaltos y abordajes. Todo vale. Es la guerra del tigre, del tigre que acecha por doquier. A los filibusteros de distinta procedencia (franceses, ingleses, holandeses, italianos, alemanes), se unen los bucaneros, que reemplazan, por más rendidora, la cacería que venían practicando de cerdos salvajes por la de hombres. Así, filibusteros y bucaneros se convierten en el terror de los mares y el Caribe es el nido de la maldita cofradía de los *Hermanos de la Costa,* con criminales y monstruos verdaderamente de novela truculenta. No es ésta oportunidad de citar nombres y, además, la lista sería interminable: pero, para muestra basta un botón: Enrique Morgan, de mayor renombre (al decir de los biógrafos de estos engendros) que el diabólico Olonés, y cuya máxima hazaña fue la captura, incendio y destrucción de la floreciente ciudad de Panamá. La toma de Panamá hizo temblar a la población de Lima.

El pirata autorizado con una patente o licencia especial se llamaba *corsario.* En esa horda de indeseables y genios del mal, el corsario tenía un rango elevado, se distinguía. Su misión, como hemos dicho, era hacer la llamada *guerra de corso:* abordaba, cañoneaba puertos, quemaba ciudades, arrojaba a sus hombres a todas las formas del pillaje, cortaba las comunicaciones, estaba siempre al acecho de los galeones españoles que pesadamente transportaban la riqueza americana a Cádiz o Sevilla, y cuando languidecían las correrías se emborrachaba en las tabernas de Jamaica o de la isla Tortuga. Y todo esto, autorizado, bien visto, alentado (a pesar de algunos mendaces tratados).

Pero, con la piratería y la guerra de corso se dio, también, la guerra que podríamos llamar *oficial,* aquella que llegaba al Caribe en buques que enarbolaban el pabellón de la potencia rival: por ejemplo, el pabellón de Inglaterra. Citaremos un caso más adelante, al ocuparnos de los enemigos de España.

Zona de tensión (II): el Pacífico, un mar abierto a las correrías de saqueo.

Otra zona de tensión, segunda, es la del *Estrecho de Magallanes* y el *Cabo de Hornos,* en la extremidad meridional del continente. Paso obligado, entonces, para entrar al Pacífico y amagar la costa del Perú —de cuyos puertos, como el Callao y Paita, tantos tesoros salían—, se proyectó fortificarla, como hemos visto, en la época de Toledo, y con ese fin trabajó denodadamente Pedro Sarmiento de Gamboa, pero la desidia, unida a la inclemencia del paraje, llevó a la ruina el fortín levantado. Unos por el Estrecho, otros doblando el

temido Cabo, por ahí entraron Drake (1579), Cavendish (1587) –que se paseó destruyendo, quemando y robando desde Paracas hasta Paita pero que eludió el Callao, dejando un recuerdo de espanto en las tranquilas localidades de Huarmey, Casma, Santa y Chérrepe–, Hawkins (1594), Oliverio van Noort (1600) –el primer holandés, que pronto iba a ser seguido por otros de su misma nacionalidad–, Spielberg (1615) –alemán, al servicio de Holanda y que, detenido por la armada de la Mar del Sur, desató la primera batalla naval en los mares peruanos–, Heremite Clerk (1624) –que dirigió el más peligroso ataque contra el Callao, intentando ganar para su corona el primer puerto del Pacífico–, Davis (1684) y otros.

Candorosamente, España creyó conjurar el peligro de los piratas y corsarios que entraban al Pacífico por el Estrecho o el Cabo erigiendo murallas en las ciudades más amenazadas, como Lima y Trujillo, y fortificando algunos puertos, como el Callao. De haberlo intentado, las hordas satánicas de la piratería habrían seguramente vencido la débil oposición de los murallones de adobe. Una estrategia racionalmente concebida, aconsejaba bases para el dominio marítimo del Sur, en aquellos estrechos y canales que eran como una puerta abierta para el ingreso de los enemigos, pero esa estrategia no tenía cabida en la mente rutinaria, encallecida y corrupta de los funcionarios de la Metrópoli encargados de las cosas de Indias. El descuido de esta *segunda zona de tensión*, provocó el paulatino debilitamiento de la posición de España en el Pacífico oriental y, finalmente, determinó su ruina, vale decir, su expulsión.

Este último juicio atañe a la *tercera zona*. El Mar del Sur, el *Oceanus peruvianus* de las cartas españolas y holandesas, fue el mar del emporio, de la abundancia, del oro y la plata, de las lentas pero codiciadas navegaciones con el producto de las ricas minas del Perú y Charcas. Por ser el mar del otro lado del continente, alejado del infestado Caribe –o sea, alejado de la madriguera del filibusterismo–, crédulamente confió España que era invulnerable, seguro, geográficamente socorrido por la muralla de las distancias y la posición. Se engañó. Cierto que la Armada ejerció dominio cuando, requerida a tiempo y a tiempo preparada, dispuso de los medios para enfrentar al rival o para ahuyentarlo. Don Beltrán de Castro, en tiempos del virrey García Hurtado de Mendoza, derrotó a Hawkins; y, otra vez, aunque la victoria no se alcanzó en forma rotunda en el recio combate de Cerro Azul, Spielberg tuvo que reparar naves y enterrar muchos muertos en San Lorenzo y desistir de sus planes mayores. Cierto, efectivamente. Pero, la sola presencia de naves corsarias frente a la costa, con su secuela de zozobra en la población, indicaba que el mar del Perú no era seguro, que la confianza fallaba, que el dominio era relativo o sólo por épocas según las circunstancias, y que resguardar una tierra que se extendía por el Sur hasta Magallanes y por el Norte hasta Panamá con pocos buques y tripulaciones generalmente improvisadas era un engaño o una candi-

dez. Dominio pleno y estable en toda esa banda del continente meridional sólo se habría logrado *cerrando la puerta*, vale decir, controlando el Estrecho y el Cabo, y disponiendo de bases de operación, con bastimentos, talleres de fundición y personal de carpintería de ribera a todo lo largo del litoral, a trechos razonables para conjurar cualquier alarma o rechazar el ataque más sorpresivo.

Indagación geográfica y previsiones bélicas

Fuera de las *zonas de tensión*, hemos considerado dos de *intereses encontrados:* una en el Norte, lado del Atlántico, en la que varios países, sin mayores enconos pero sí tratando de hacer valer la capacidad de sus navegantes y la amplitud de sus conocimientos, pugnaban pacíficamente, en lid más científica que política o económica, por hallar la tan buscada *ruta del Noroeste.* Ya la hemos descrito: la ruta que, se suponía, debía conducir del Atlántico al Pacífico por en medio de la banquisa del Artico. Fue ésa –recordemos–, desde el siglo XVI, una lucha titánica en la que, a la postre, triunfó el gigante noruego Roald Amundsen, realizando una hazaña de navegación realmente asombrosa, que causa pasmo.

Recientemente, con el descubrimiento de ricos yacimientos de petróleo en la costa de Alaska, la ruta del Noroeste –abierta en 1903 pero casi nunca seguida– cobró de pronto extraordinaria importancia. Se pensó usarla con superpetroleros (como el *Manhattan*) para el transporte del *oro negro* de los lejanos y frígidos centros de producción a las refinerías del Este norteamericano. Los ensayos dieron buenos resultados; la masa enorme del gigantesco buque-cisterna logró abrirse paso por el intrincado archipiélago del Norte canadiense y por los estrechos y canales casi siempre cubiertos por una gruesa y compacta costra de hielo, pero la regularidad de los viajes en los doce meses del año no quedó asegurada. Se optó, entonces, por el oleoducto, el más costoso del mundo.

Pero también los resquemores que excitan la relación internacional entre las potencias han actualizado y llevado al primer plano de la atención mundial la indicada ruta del Noroeste. Sea que se la use del estrecho de Davis al de Bering o al revés, puede ser importantísima en el caso de un choque armado. Los submarinos la transitan libremente bajo la capa de hielo y pueden, incluso, romper esta capa –que, por lo general, no supera los seis o siete metros de espesor en el invierno boreal– para lanzar sus cohetes con cabezas atómicas. Se especulan estos usos para el futuro. En el pasado, como hemos visto, la pugna fue puramente de indagación geográfica.

La otra zona de intereses encontrados –segunda y última en nuestro esquema tentativo–, corresponde a la *costa brasileña*, y en ella gravitaron di-

versos móviles e intereses económicos. Los portugueses, amparados en el Tratado de Tordesillas, se instalaron y explotaron intensamente la tierra. El clima favoreció los cultivos de caña de azúcar. Se formaron latifundios. Más tarde se produjo la penetración, la "marcha hacia el Oeste", el llamado *movimiento bandeirante*, que iba a anular el meridiano divisorio de 1494 e imponer la posesión *de facto*, mucho más al Oeste, incluso, de la línea demarcatoria de San Ildefonso (1777).

Los mares brasileños fueron apetecidos por varias potencias y otro tanto ocurrió con apreciables sectores costeros, pero la vitalidad, no tanto lusitana sino brasileña, alejó el peligro, como lo harían también, a su turno, los uruguayos y argentinos cuando los intentos ingleses de desembarco y conquista.

La Casa de Contratación, los puertos, los Galeones y la Flota

He aquí, ahora, el cuadro resultante del enfrentamiento; es decir, el cuadro que muestra a los protagonistas del drama.

Por un lado, España; por otro, los rivales de España. Veamos.

Tras innúmeras navegaciones, innúmeros desembarcos, innúmeras tomas de posesión, España aseguró su dominio en el continente implantando un complejo sistema político de gobierno, con Virreinatos y Capitanías Generales. El Perú (o Nueva Castilla), por ejemplo, se constituyó en virreinato en 1542. Para la administración de la justicia y el gobierno provisional en caso de vacancia súbita del poder político, se establecieron las Audiencias. Lima fue cabeza de audiencia y, posteriormente, se creó otra en el Cusco. Jerárquicamente, los virreinatos estaban —ya lo hemos dicho— en condición de *reinos*. Eran los *reinos españoles de ultramar*, como subraya Madariaga. Pero, al decir *ultramar* estamos tocando el punto crítico: lejos de la Península, con un océano de separación, la Metrópoli tenía que asegurar, afirmar, proteger y cuidar celosamente sus posesiones. Tenía, sobre todo, que impedir que otros se las quitaran, o que otros las dañaran en su organización o, simplemente, que otros interfirieran *en el largo trayecto de comunicación marítima* la relación, que debía ser, por razones obvias, continua, permanente, segura y, hasta si fuera posible, cómoda. En otras palabras, en el "charco" no debía haber dificultades. La cohesión del *imperio* o de los *reinos unidos* así lo exigía.

En esto, huelga decirlo, entraba lo económico, particularmente el *tráfico transatlántico*.

Pues bien: para asegurar este dominio y velar por el tráfico, España tomó diversas medidas y montó un sistema de enlace, *asignándole al mar un rol preponderante* (por lo menos, en teoría). Ante todo, estableció el *monopolio comercial* cuya aplicación estricta confió a la *Casa de Contratación* (creada en 1503), con sede primero en Sevilla y después en Cádiz. En las re-

laciones de la Metrópoli con América, la Casa de Contratación era todo: *academia, Almirantazgo, entidad recaudadora* (o sea, un pulpo de múltiples tentáculos y absorbentes ventosas que no daban respiro a nadie), *archivo* de toda la abultada papelería que se derivaba del comercio y de los viajes, y, sobre todo, *perro guardián,* un verdadero cancerbero no de tres cabezas, como el de Orfeo y Virgilio, sino de muchas cabezas, que cerraba la puerta, husmeaba, vigilaba, impedía, complicaba las cosas y en el orden administrativo convertía malamente la oficina promotora en un despacho burocrático lento, pesado, formalista y, por todo ello, negativo, contraproducente, obstaculizador. La Corona, incluso, se inclinaba ante la Casa de Contratación.

Paralelamente, estableció el régimen de *puerto único de entrada* y *puerto único de salida,* para tener, como dice la fabla popular, "la sartén por el mango" y no dejar escapar nada. Lo implantó después de organizada la Casa de Contratación, en 1561, y perduró hasta 1765. El modernizador y afrancesado régimen que instauró Carlos III lo suprimió. En virtud de este régimen, las mercaderías que exportaba la Península con destino a sus posesiones, sólo podían salir de determinados puertos, y, al mismo tiempo, entrar a América sólo, también, por determinadas plazas comerciales. De este modo, durante doscientos años muchos puertos americanos permanecieron cerrados.

Como *el peligro estaba en el mar* y la travesía era larga y tenía que cruzar por un sector plagado de piratas asesinos y corsarios poderosamente armados, *la navegación tuvo que hacerse por el sistema de convoyes.* Pesados navíos de lento andar, pero fuertemente artillados, anchos, que lucían preciosos mascarones de proa y tallas magníficas —verdaderas obras maestras de ebanistería— en sus castillos de popa, se lanzaban a la aventura tanto a la ida como en el tornaviaje. No temían tanto a los huracanes del Caribe ni a la braveza del Atlántico como a los rápidos buques de los filibusteros. Se llamaba *Flota* o *Flota de la Plata,* al convoy que iba a Veracruz, en México; y *Galeones,* al que tocando en Santo Domingo y eventualmente en Cartagena de Indias, tenía por destino Portobelo, en Tierra Firme. Este era el que le interesaba al Perú y del cual dependían no sólo los comerciantes de Lima y demás ciudades subordinadas a la capital del reino sino las propias autoridades. Los Galeones, traían el *cajón de España* (con el *Aviso*), es decir, el correo, la correspondencia, las noticias, las órdenes reales con el consabido, respetabilísimo y tajante *Yo, el Rey...*

Denuedo admirable en la lucha pero errada concepción estratégica

Por una morbosa inclinación a lo truculento, a lo sanguinario y sensacionalista, los autores de *novelas de piratas* —tan extendidas como las policiales o de crimen— han pintado siempre, o casi siempre, a los filibusteros y cor-

sarios del Caribe como los héroes de mil empresas de abordaje, asalto, incendio y saqueo. Hasta el amenísimo Salgari, leído por millones y millones de jóvenes, nos ha legado la arrogante y varonil figura del *Corsario Negro*, terriblemente vengador, para cuya "estocada secreta" no había acero toledano que pudiera hacerle frente. Morgan, también, no es el feroz criminal que incendió y saqueó Panamá, alarmando a toda América, incluso al Perú —de donde tuvieron que enviarse refuerzos (que llegaron desgraciadamente tarde)—, sino el invencible y valiente caudillo de una turba frenética, que castiga a los españoles y sale como siempre airoso de su temeraria aventura del río Chagres y el Istmo. Aclaremos que todo eso es *novela* y nada más que *novela.* La verdad histórica es otra y la versión correcta de los hechos debe ser, por consiguiente, cambiada. Que el filibusterismo obtuvo mil victorias, nadie lo niega, pero que los marinos españoles eludieron el combate o salieron mal parados o sucumbieron, es burda falsedad. España, en sus buques o en sus plazas, opuso tenaz resistencia a las hordas criminales que la atacaban, diezmándolas muchas veces, y rechazó victoriosa, muchas veces también, a las fuerzas organizadas de los países que le hacían la guerra. Dentro de un momento referiremos el caso, por ejemplo, de la aplastante victoria que, a punta de coraje, obtuvo la guarnición de Cartagena de Indias sobre la poderosa "armada invencible" inglesa que osó desembarcar en 1741. Fue el Caribe escenario de mil combates, y Francia, Inglaterra y Holanda intentaron hacer suyo ese mar, pero España lo defendió y retuvo. En todo caso, fue el Caribe hasta los años de la gesta libertaria, escenario de una pugna al rojo vivo, que no habría sido así de no luchar España, no obstante la decadencia de su Armada, con un denuedo admirable. Esa voluntad de lucha se mantuvo hasta después de Trafalgar (1806) y, ya mermada, hasta el abandono de Cuba (1898).

Como consecuencia del monopolio, del régimen de puerto único de entrada y del sistema de navegación en convoyes, España organizó *ferias periódicas,* con protección armada, como la que anualmente, a la llegada de los Galeones, se realizaba en Portobelo y que era de capital interés para los comerciantes del Perú.

El *enclaustramiento comercial, militar y naval* fue otra nota característica del sistema imperial que impuso la Metrópoli en sus tierras del Nuevo Mundo. Si en lo comercial, según hemos visto, España cerró América, también en orden a su defensa adoptó una *fórmula estática* consistente en no salir a pelear y arrojar a los enemigos, no tomar la iniciativa, no atacar como inmejorable forma de defensa (que es la defensa activa o dinámica). Como el molusco, confió en el caparazón, se encerró en la concha defensiva de sus murallas, esperó el ataque, dejó la iniciativa al adversario, y unas veces bien, otras sin fortuna y en inferioridad de condiciones defendió lo suyo o intentó defenderlo. Es decir, España esperó el golpe. Concepción conventual de la estrate-

gia (como la del hombre, desconfiado del mundo, que se protege en un convento en espera de la muerte). Para ello, fortificó algunas plazas (Cartagena, Maracaibo, El Callao, Chagres, Panamá, La Habana, Valdivia), amuralló algunas ciudades (Lima, Trujillo, Pisco), instaló baterías en Portobelo, en Santo Domingo, en el Estrecho; en suma: aisló su mundo colonial. En este sistema defensivo primaba la debilidad. No todos los fuertes eran de piedra ni reunían las condiciones exigidas por el arte de las construcciones militares. Los fuertes del Callao y de Cartagena sí eran de un poder extraordinario, pero las murallas de Lima —como ya lo hemos dicho— habrían sido sobrepasadas si una fuerza considerable de ataque se lo hubiera propuesto. Fundamentalmente, *faltó la vigilancia del mar.* Coraje sobró. Resolución de combatir, rayó hasta las alturas del sacrificio y la muerte. El valor se dio en la medida que es tradicional, por raza o por temperamento, en los españoles. Pero no hubo organización adecuada, ni medios proporcionales a la magnitud del peligro ni autoridades conscientes de la responsabilidad que sobre ellas pesaba. Por todo ello fracasó la fortificación del Estrecho en la época de Toledo y también por todo ello —particularmente por indiferencia, desidia y desconocimiento de los hechos— fracasó el *plan estratégico extracontinental* de Amat en la segunda mitad del siglo XVIII, con *bases navales* a lo largo de la costa occidental de Sudamérica (en Chile y el Perú), con *ocupación de las islas del Pacífico* en las que merodeaban los enemigos, como Tahití y Pascua, y sobre todo con *dominio del mar.* Y Amat estuvo plenamente en lo cierto: el día que España perdió su endeble dominio del Pacífico, al organizar Chile una escuadra en 1817 y confiar su mando poco después a un eminente marino como Cochrane ese día comenzó a derrumbarse *en tierra* el imperio español de tres siglos de duración.

En el mar se decidió la suerte del Imperio

¿Contradicción con lo dicho sobre el Caribe? No. En el Caribe, en el Estrecho y el Cabo, y en el Pacífico peruano (hasta Guayaquil, hasta Panamá), las fuerzas navales de España dieron todo lo que podían dar pero no estuvieron nunca, por deficiente organización, por equivocada concepción de la estrategia y por incapacidad de la nefasta burocracia gobernante (aceptada por la inopia mental de los monarcas), *no estuvieron nunca,* repetimos, *en condición de ejercer un verdadero poder en las áreas de tensión o en las zonas de enfrentamiento que se les tenía confiadas.* Valores morales sobraron pero el poder naval no se alcanza únicamente con despliegue o derroche de tales valores. España defendió América con la acción de su Armada pero hemos de concluir esta parte diciendo que esa acción fue, en general, débil. Pudo haber sido fuerte pero no lo fue. ¿Por qué pudo haber sido fuerte? Porque, a la

capacidad del elemento humano –capacidad innegable– España agregaba condiciones excepcionales en *lo material* y en *lo geopolítico* para ejercer en sus mares americanos y en el trayecto atlántico de enlace *un verdadero y eficaz poder naval* que le habría permitido desarrollar una defensa de tipo dinámico o agresivo, una defensa de *salir al encuentro.* Suyos eran bosques que daban las mejores maderas para las construcciones navales, disponía de fibras para hacer las más resistentes jarcias, tenía hierro, sus aceros eran sin disputa los más afamados en todos los temples requeridos, material de calafateo le sobraba y de óptima calidad, sus carpinteros de ribera renombre tenían de ser habilísimos, en fundición para piezas de artillería estaba en vanguardia. ¿Qué más? ¿Navegantes?: los más expertos y temerarios. ¿Oficialidad?: de las más capaces del mundo. ¿Tradición?: la más ilustre. ¿Marina Mercante?: contaba España con una flota numerosa, en su mayor parte fuertemente artillada, que podía incorporarse a la Armada en los puestos de línea o en las funciones de apoyo. Considerada en el aspecto geopolítico, su posición era dominante y la geografía la favorecía. Entonces, ¿por qué no fue fuerte? Porque no ejerció en las *zonas de tensión* la necesaria, la indispensable *vigilancia* o *policía,* y ello –avanzando más en la averiguación– por *el predominio de la oligarquía de Sevilla sobre los intereses del Estado.* El tráfico fue restringido por los comerciantes de Sevilla que esquilmaban a una Corona inepta y débil, llena de preocupaciones cortesanas y deudora, para colmo, de los traficantes. El extremo inconcebible fue cuando la Corona, asediada, estrangulada, restringió la vigilancia en el tenso Mar Caribe y en el crítico Estrecho, y permitió que los enemigos se adueñaran de los mares americanos, obtuvieran libertad de movimiento y prepararan operaciones de desembarco.

Al final de esta cadena de desaciertos y torpezas, la Marina de Guerra cayó en el olvido más ignominioso. El día que España descuidó su Armada, perdió su imperio. La clave del drama estuvo, pues, en el mar.

No era la primera vez en la historia que un acontecimiento de dimensión universal se resolvía en el mar.

Los frentes de ataque de los adversarios de España

Decíamos al comienzo de este capítulo que el cuadro resultante del enfrentamiento muestra a los protagonistas del drama: a un lado, España; al otro lado, los rivales de España. Lo que hizo España, bueno o malo, eficaz o ineficaz, lo acabamos de ver (por cierto, a trazos rápidos). Veamos, ahora, lo que hicieron los rivales.

Prescindiendo de las áreas del gran frente americano que da al Atlántico y que fueron ocupadas y colonizadas por Francia, Inglaterra y Portugal, debemos comenzar señalando las *puntas de penetración,* como diría hoy un analista ins-

pirado en las doctrinas geopolíticas de Haushofer, en las *zonas críticas* que correspondieron a España. La zona de ataque principal fue —hemos de repetir— el *Caribe*. España tomó posesión de las islas principales desde 1492 y sus asentamientos fueron sólidos en Cuba, Santo Domingo, península de Florida, Yucatán y costas de Centroamérica, pero los ingleses, franceses y holandeses, a lo largo de los siglos coloniales establecieron bases de operación en las islas de Barlovento y en las islas de Sotavento. Cayeron sobre las llamadas Antillas Menores, desembarcaron en Haití, igual cosa hicieron en Jamaica, tomaron otras islas como la muy mentada en las historias de piratas y, por lo mismo, de siniestra fama, de la Tortuga; y, en fin, el Caribe no les fue extraño. Por el contrario, ahí operaron en las formas más ingratas, innobles y adversas contra España, extendiendo la zozobra en todo el contorno de ese mar y cortando la navegación con abordajes y ataques directos a los puertos principales.

Otra punta de penetración se proyectó al *Estrecho*, en la extremidad meridional del Continente, y a los mares del Cabo, no siempre escogidos por su braveza, los mismos que hoy aparecen designados con el nombre, históricamente muy significativo, de Paso de Drake, en recuerdo del almirante inglés, segundo circunnavegante de la Tierra, que recibió honores en su patria después de asolar como pirata las costas del Perú.

Finalmente, la tercera acometida apuntó a la costa sudamericana del Pacífico, especialmente a la costa peruana, que sufrió desde la entrada de Drake, a fines del siglo XVI, hasta la expedición del almirante Anson, durante la guerra entre Inglaterra y España de 1732, el continuo amago de piratas y corsarios, como hemos hecho referencia en páginas anteriores. Al promediar el siglo XVIII, igualmente, otra punta de penetración perturbó la inestable paz de la costa del Pacífico y obligó a las autoridades virreinales del Perú a mirar, ya no al Estrecho sino a Poniente. Se normalizaron e hicieron cordiales las otrora tirantes relaciones con Francia, gracias al llamado *Pacto de Familia*, mencionado en otra parte de esta exposición, pero ingleses y holandeses, movidos por distintos pretextos, comenzaron a merodear por las islas de la Polinesia que, si bien distantes, geográficamente estaban frente al Perú y gravitaban por lo mismo, en el destino, seguridad y estrategia defensiva de esta tierra. A la sazón, los holandeses estaban ya firmemente asentados en las islas de la Insulindia y tenían en Batavia (Java) una excelente base de operaciones, desde la cual, con recursos y comodidad, avanzaban hacia el Este poniendo en sobresalto a las posesiones hispanas del Nuevo Mundo. Ese nuevo *frente de peligro*, eminentemente *marítimo*, perturbaba la credulidad española de dominio indisputado en el Pacífico. Una amplia extensión del inmenso mar habían explorado los marinos holandeses desde mediados del siglo anterior: habían, incluso, redescubierto Australia en 1642 por intermedio de Abel Tasman, y

penetrado con afanes expansionistas en el Indico. Tocaron en Nueva Zelandia, Nueva Guinea y en las islas Tonga y Fijí. Bordearon el golfo de Carpentaria y reconocieron el Estrecho de Torres, descubierto siglo y medio antes por la expedición de Luis Váez de Torres salida del Callao. Todo esto era, pues, motivo de grave preocupación para los vicarios del rey en Lima.

Por su parte, los ingleses, animados ya de ambiciones mundiales pero con pretextos de investigación científica y comprobación geográfica, hallaron en el Pacífico un medio amplísimo de trabajo. Cook, el más famoso navegante del siglo XVIII, hizo tres grandes viajes por todo el Pacífico entre 1768 y 1779: de Bering a los mares antárticos y de América a las costas asiáticas. Nada escapó a su inspección, y las autoridades españolas naturalmente pararon la oreja.

Dampier, Davis y Cook no fueron nombres gratos para los españoles. El descubrimiento de Rapa Nui, o Pascua, por Santiago Roggeveen, en 1722, tampoco gustó. En un momento dado, entonces, decidieron las autoridades de Lima determinar qué pasaba en las lejanías insulares de la Polinesia, que *históricamente, por descubrimiento, eran peruanas.* Ya hemos relatado los proyectos de colonización de Tahití y Pascua con González de Haedo y Domingo Boenechea y la participación catequística de misiones franciscanas del convento de Ocopa. Esas islas, según Amat, debían integrarse al gran plan estratégico de defensa continental del imperio español. *Amat era un convencido que la defensa del imperio dependía del mar.* Las expediciones fracasaron y después, cuando Amat insistió ante la Corte, ésta no le hizo caso, archivando los petitorios. Le dijeron que no valía la pena y que no había dinero.

Así, pues: tres las puntas de penetración o los frentes de ataque: 1) el Caribe; 2) el Estrecho; 3) la costa occidental del Pacífico desde Batavia y la Polinesia.

Del contrabando al comercio libre

La segunda forma de hostigamiento o desgaste fue con buques piratas y naves corsarias. El daño que los bandidos del mar causaron fue tremendo. Con patente de corso o sin ella, cortaron la navegación en el Caribe, dominaron en muchas islas, en las costas del Campeche, en el golfo de Maracaibo, temporalmente en el Istmo y se atrevieron a asaltar plazas sólidamente fortificadas. Simultáneamente, entraron al Pacífico y asolaron las costas del Perú.

La tercera forma fue el *contrabando:* un puñal artero directamente clavado en el corazón de la economía colonial. Favorecido por las limitaciones de Sevilla, por la terquedad de la Casa de Contratación, por el cierre de todas las puertas, y favorecido también —y en no menor medida— por la corrupción de los funcionarios y la venalidad de los subalternos, el contrabando, en un

mundo tan grande como el americano, se extendió y no hubo forma de contrarrestarlo. Minó el sistema en medida tal que la soñada prosperidad se hizo pronto cuerpo enfermo, encorvado y famélico.

Entraron también los adversarios de España al ámbito americano con la *trata de negros* (angolas y mandingos), negocio redondo para los infames vendedores de las *piezas de ébano* (como sería también pingüe, tiempo después, para los que traficaron con chinos y polinesios). El mayor contingente fue al Caribe pero no anduvo muy a la zaga el "mercado" peruano.

La quiebra "oficial" del monopolio y del régimen de estricto control comercial, se produjo en 1713, por una de las estipulaciones del Tratado de Utrecht, que señalaba que la Casa de Contratación podía "permitir" el arribo a puerto americano de un buque al año con determinado tonelaje. Enfermas de corrupción y venalidad las autoridades de la burocracia sevillana y de los puertos americanos, no tardó en degenerar el sistema y, claro, no fue uno sino fueron muchos los buques que al año transportaban mercadería a América al amparo del engañoso nombre de *navío de permiso*, con documentación saneada (¿?) y registro puntual (¿?) de tonelaje.

Poco después, en 1735, como una derivación del anterior sistema, se adoptó el de los *navíos de registro*: los buques autorizados partían de Cádiz y la autorización era registrada por las autoridades virreinales. Con este nuevo paso de apertura, desaparecieron las ferias y cesó el transporte por medio de convoyes.

Finalmente, el *comercio libre* se estableció en 1778 y consistió básicamente en la apertura de los puertos.

Pero, todo hasta aquí fue o maniobra artera o ataque encubierto u operación traidora. También infiltración, ventaja obtenida por presión diplomática, labor de zapa, aprovechamiento de los defectos y debilidades de la estructura colonial española, que no podía con su vasto imperio, demasiado grande, difícil y complejo para sus facultades cortas como Metrópoli y para su propensión a la inercia como fuerza política obligada a actuar. España fue cediendo, declinando por la presión de las fuerzas exteriores y por la descomposición de su propio ser.

La "invencible armada" inglesa se estrella en Cartagena

Falta agregar la *guerra naval*, ya no encubierta sino declarada, con expediciones y desembarcos, tanto en el siglo XVIII, con Inglaterra, como en el período llamado *era napoleónica*, en Santo Domingo, con Francia. En la guerra con Inglaterra dos poderosas escuadras al mando de grandes almirantes —ya no corsarios, por cierto— atacan las posesiones españolas en un gigantesco movimiento de tenazas. Puede decidirse en el mar la suerte del imperio. Una

escuadra, al mando de Vernon, ataca Cartagena, en el Caribe —el Caribe de siempre, el de los mil enfrentamientos, el de las luchas que no acaban—; y otra, al mando de Anson ataca el Perú, entrando al Pacífico por la ruta del Cabo. Esta, duramente castigada por los temporales y reducida su gente al tercio por las enfermedades, supo eludir hábilmente a la Armada del Mar del Sur, saquear e incendiar Paita y apoderarse de un buen botín. Su desempeño fue discreto y en nada afectó mayormente a España. La otra fue la que hizo historia, pero una historia nada buena para la jactanciosa Inglaterra, que programó con medallas y otros recordatorios el festejo de la victoria antes de librarse la batalla. Fama tenía Cartagena por la solidez de sus defensas. Por eso, Inglaterra reunió una escuadra como jamás otra semejante vieron las aguas del Caribe: "Ocho navíos de tres puentes, 28 de línea, 12 fragatas, 130 embarcaciones de transporte" y en cuanto a hombres "30,000 combatientes, de ellos 15,000 marinos" reforzados por 3,600 norteamericanos de las colonias inglesas de América del Norte. Como la de Felipe II de 1588, una verdadera "armada invencible", que, en la opinión de todos los ingleses debía ganar la guerra y aplastar "a los perros españoles". Cruzó imponente y orgullosa el "charco" y apareció —año de 1741— ante los muros pétreos de Cartagena. La victoria era segura porque el poderío era abrumador y se habían tomado, cuidadosamente, todas las previsiones... menos una: que en Cartagena estaba, como comandante de la plaza, un genio de la tenacidad y del valor, "vasco tozudo y quisquilloso en puntos de honor" como lo califica Germán Arciniegas en su ya varias veces citada *Biografía del Caribe.* Con un récord de innúmeras batallas, peleador empedernido, era al propio tiempo, por ese su valor y esa su obstinación, "el hombre más averiado de todas las milicias del mundo": Nelson iba a ser manco y tuerto; éste era manco, tuerto y cojo, pero del pecho le colgaba un muestrario de medallas. Se llamaba Blas de Lezo y... vino el choque, que duró mucho tiempo. Veinte mil ingleses murieron y las glorias de la "invencible escuadra" se esfumaron. No pudo Vernon porque el tuerto, cojo y manco de Blas de Lezo contagió sus virtudes a los hombres de la guarnición, y un día los sitiados vieron retirarse a los sitiadores. ¿Milagro? No, no, ¡Coraje! Naturalmente, como anota Arciniegas, hubo Te Deum en la catedral... Esa vez, con fuerzas de tierra, España dominó el mar y el imperio se salvó.

En resumen: puntas de penetración (al modo que estilan hablar los geopolíticos), piratería, contrabando, trata de negros, navío de permiso, navío de registro, comercio libre, guerra naval. El escenario, el mismo: el Caribe, el Estrecho, el Cabo de Hornos y el Océano peruano. España, enclaustrada, se defiende, no sale a combatir sino espera. (A veces —sólo a veces— esperando obtiene formidables triunfos, como el de Cartagena). Contra España: los ingleses, los holandeses, un tiempo Francia. Los ingleses sucumben en Cartage-

na y fracasan en Buenos Aires por la defensa de Liniers y la nobleza de fidelismo. Pero la línea dominante es el declive y la suerte está echada. En 1817 se forma una escuadra americana en el Pacífico y España va a perder éstas, sus posesiones, por el fracaso en el mar. Como en un desfile naval, avanza la Escuadra Libertadora del Ejército Unido con San Martín y Cochrane... 1820, cinco mil patriotas desembarcan en el Perú y La Serna, tras deponer a Pezuela, habrá de abandonar Lima para refugiarse y seguir resistiendo en el reducto serrano.

CAPITULO IV

ESTADOS UNIDOS: EXPANSION Y "DESTINO MANIFIESTO"

Con cargo de volver al Pacífico, cambiemos de escenario.

1776. El 4 de julio, con firma de acta, redoble de tambores, repiquetear de campanas y júbilo general, surge una nueva potencia, allá, en el Norte. Curioso: no tiene nombre. Adopta simplemente el de su realidad política: *Estados Unidos.* Trece han sido las colonias que por ultraje de la Metrópoli —Inglaterra—, por vejámenes duramente sufridos, por limitaciones inaceptables y por un pretendido sometimiento que llegaba a dañar la dignidad humana, han decidido romper las cadenas y, para protegerse mutuamente, constituir *una* entidad política, vale decir, *un Estado,* plural en su origen.

Ese año 1776 es una fecha clave en la historia del continente americano.

Componen la sociedad del nuevo Estado hombres llegados de Europa, que huían de las persecuciones religiosas y buscaban acá libertad de pensamiento. Son hombres de diversas nacionalidades y de muchos credos pero que se sienten unidos por ideales comunes. Resuelven emprender un gran programa político, con proyecciones diversas naturalmente. No está ausente en ese programa, por ejemplo, el desarrollo y engrandecimiento en el campo económico.

Por de pronto, las que fueron *trece colonias* inglesas forman *un Estado.* Formar un Estado implica fundamentalmente señalar o delimitar —no necesariamente en forma rígida e inmutable— *un territorio.* Pues bien, ésa va a ser, casi desde el mismo año de la independencia —o, mejor, desde 1783, fin de la guerra con Inglaterra— la preocupación esencial, de máxima prioridad en los afanes del pueblo de la naciente república norteamericana.

Del Atlántico al Pacífico: más y más...y más

Anima a los conductores y al pueblo de esa naciente república un irrefragable *anhelo expansionista.* Ni conductores ni pueblo se contentan con lo

que han heredado de la lucha por la independencia. ¿Necesitan, por presión demográfica, por ahogo humano, por *exigencia vital* (según hablan los geopolíticos modernos de la escuela alemana) más territorio? Seguramente, no. ¿Es pobre la tierra que les ha tocado y en la que viven desde los primeros desembarcos en las costas de la actual Carolina del Norte –colonia de Virginia–, en 1585? Indudablemente, no. Entonces, ¿qué mueve a conductores y pueblo a expandirse, a dilatar el territorio de su Estado, a avanzar más allá de las borrosas fronteras que aparecen en los mapas imperfectos de la época?

He ahí el cautivante problema que los especialistas –entre ellos, Federico J. Turner *(La frontera en la historia de América)*– han tratado de explicar y sobre el cual hay acumulada una frondosa literatura, tan frondosa que marea y desconcierta.

El hecho real es la *expansión*, que, por cierto, no es un caso único en la historia. Muchos pueblos, en diversas épocas, han estado impulsados, en la determinación de sus ámbitos territoriales, de pujantes e irresistibles propósitos expansionistas. Rusia, por ejemplo, brotó en Moscú y pronto se lanzó a la conquista e incorporación de territorios hacia el Báltico, hacia el Mar Negro, hacia los Montes Cárpatos y, finalmente, cruzando los Urales, hacia la infinita Siberia, y llegó al Pacífico y entró a América, y suyo fue un tiempo el territorio de Alaska (que vendería por una bagatela a Estados Unidos en 1867). Brasil también ha sido (y tememos nosotros, los peruanos, que siga siéndolo) país expansionista: el proceso *bandeirante* no es otra cosa, en lo geográfico, que "la marcha hacia el Oeste"– sobre la cual nos habla Cassiano Ricardo–, y, en lo político, no es otra cosa que las "fronteras móviles". Y sin recurrir a ejemplos foráneos, ¿no fue avasalladoramente expansionista el foco imperial cusqueño, que en breve lapso, para orgullo de nuestro pasado, llegó a dominar un inmenso territorio y constituir un poderoso Estado al que articulaba una soberbia red vial y cuidaba un invencible ejército? Estados Unidos, aparentemente constreñido, pronto extendió los brazos y comenzó a expandirse, a ganar –por compra, absorción o guerra– nuevas tierras. Así, el Estado exclusivamente atlántico, surgido de las trece primitivas colonias inglesas, llegó primero a las praderas y montes rocosos, después al lejano Oeste (el *Far West)* y, finalmente, hasta el Pacífico. De simple banda litoral que realmente no llegaba ni al Misisipí y apenas tocaba los Montes Alleghanys, se convirtió en macizo trapecio de ocho millones de kilómetros cuadrados, hoy la primera potencia de la Tierra.

En su documentado libro *La expansión territorial de los Estados Unidos* (del que, como advertencia importante, hemos de decir que ha sido editado en Cuba, en 1973), Ramiro Guerra, su autor, presenta un mapa que ilustra sobre la materia. Examinándolo, vemos que el primer territorio que Estados Unidos ganó fue el que corresponde a las comarcas meridionales de los actua-

les Estados de Georgia y Alabama, relacionados entonces a la Florida. Exigidos a España, fueron por ésta cedidos en 1795. Luego vino la compra a Francia del inmenso territorio de la Luisiana, en 1803, el cual –predominantemente agrícola– incluía las bocas del coloso Misisipí y un sector de las costas del Golfo de México. La incorporación de Florida fue todo un proceso. Primero, alegando protección para el Misisipí, la potencia naciente le quitó a la fuerza a España, en 1810, la Florida Occidental, pequeña. Tres años después, también por la fuerza, le arrebató lo que restaba de ese mismo territorio, ampliando lógicamente su frente marítimo sobre el Golfo y acercándose a la apetecida península homónima. Esta, terminando el proceso expansionista en el mencionado sector, fue comprada en 1819. Por la misma época, en el Norte, Estados Unidos obtuvo, por cesión de Gran Bretaña, un territorio de apreciable extensión que corresponde, hoy, al Estado de Dakota del Norte. Entró después en el área apetecida México. Con guerra se le quitó a este país Texas, en 1845; y el no menos grande territorio de California fue obtenido del mismo país en 1848. Antes, en 1846, Oregón, en el Noroeste, se incorporó a expensas de España.

¿Alguna razón? ¿Cuál el fundamento?

Alberto Weinberg ha estudiado "el expansionismo nacionalista en la historia norteamericana" en su libro titulado *Destino manifiesto.* Es una obra de capital importancia para conocer el proceso de engrandecimiento territorial de Estados Unidos y, sobre todo, para entenderlo geográfica, política y doctrinariamente. ¿Qué hay detrás –como nos preguntábamos hace un momento– de esta expansión? Observa Weinberg en el capítulo segundo –*La predestinación geográfica*– que, "aunque el dominio territorial norteamericano se duplicó, la incorporación de Luisiana no disminuyó la fuerza del expansionismo". Acababa de obtenerse Nueva Orleáns y la inmensa cuenca fluvial y ya, con "pasión" y "vehemencia", se dirigía la mirada a la Florida. Se buscó una explicación para esta sed insaciable y comenzó a hablarse de la "predestinación geográfica", una suerte de "dogma metafísico", especie de "idea religiosa" que podía, si se la dejaba libre, aspirar a la "dominación del mundo". Un autor de la época llegó a decir que lo que Estados Unidos quería era "un imperio de territorio y límites naturales, y *aguas circundantes,* todo integrado en una misma nación, por configuración exclusivamente vecinas". Apareció, así, en ese texto harto expresivo, la idea de la *dominación no sólo de la tierra sino del mar.*

Cuando se trató el asunto de la Florida, un líder político esgrimió la tesis, alarmante para la época y, sobre todo, para los vecinos, de que "los norteamericanos *tenían derecho* a contar con una *frontera marítima* o *fluvial*". Aquella era la tesis, sostenida también por la Francia revolucionaria y

napoleónica, de la *frontera natural* o *frontera de la seguridad*. Avanzó, así, la idea del dominio continental, y la geografía —mejor, la geopolítica— participó como ingrediente en la formación de un *credo nacional*. Ya en 1840 se habló abiertamente del *destino manifiesto*.

Pero el *destino manifiesto*, hasta el indicado año 1840, fue de alcances sólo continentales y hasta no faltaron expansionistas que, prudentes, juzgaron que los *derechos* derivados de la *contigüidad geográfica* no justificaban la incorporación de Oregón. Era, ésa, una concepción —como dice Weinberg— "modestamente continental" y nada más. Admitía que el mar era una buena y bien definida barrera, y que ante ella la expansión debía detenerse. Pero, en 1850 la tesis expansionista dio un salto adelante y propuso "pasar los límites del gran océano para tomar Cuba, que parecía formar parte de los *límites naturales* de Estados Unidos". Y si Cuba era un Apéndice natural de Estados Unidos, ¿no lo sería también la República Dominicana? En 1869 un líder político llegó a afirmar que esas islas "formaban parte del continente americano" y que, por consiguiente, pertenecían *naturalmente* a Estados Unidos.

El Caribe y el Pacífico en los "designios" y la "seguridad" nacionales

El ingreso del mar y de las tierras ultramarinas dio dimensión universal al destino manifiesto. Puesto el pensamiento en Cuba y en Haití, el Caribe resultaba un mar *naturalmente* norteamericano. "Dos décadas después el interés estratégico en las *avanzadas naturales* se desplazó al Pacífico, al compás del crecimiento del comercio ultramarino". Sorpresivamente, comenzó a hablarse de las islas Hawaii. En 1893, cuando ya el pensamiento de Mahan ganaba prosélitos, un colega del maestro de Newport, almirante por añadidura, tuvo el desenfado de proclamar que la naturaleza había creado ese grupo de islas "para que, en definitiva, fuese ocupado como puesto avanzado de la Gran República" en la realización de sus supremos designios nacionales. Y un senador de prestigio y palabra influyente declaró que la toma de las Hawaii debía considerarse como *parte de la política continental*, "dado que la naturaleza había convertido a esas islas en sector del sistema defensivo continental". (Seguramente, ya por entonces los medios políticos norteamericanos estaban enterados de que Chile había tomado posesión, en 1888, de la isla de Pascua, sin otro título que el de *llegar primero con esa intención*. Los nativos no contaban: *res nullius*).

De las Hawaii se pasó a las Filipinas. "Estamos extendiendo las manos para tomar lo que la naturaleza nos destinó", dijo un diplomático norteamericano. Y de acuerdo con la *doctrina de la proximidad*, otro dijo: "Las islas Filipinas son nuestra puerta de acceso a China". ¡Hasta dónde! (Claro: era la herencia inglesa).

En los últimos tiempos, el sustento metafísico, extrañamente filosófico, peligrosamente geográfico y casi pretendidamente religioso de la expansión territorial, de la *dominación del mar* y, en general, del llamado *destino manifiesto*, ha tomado un sesgo concreto, práctico, que resulta por lo menos fácil de entender. Lo explica Weinberg en el capítulo decimotercero de su libro. Dice con rotundos acentos geopolíticos: "La defensa propia (ha sido) una de las motivaciones básicas de toda la historia de la expansión norteamericana". Y agrega esto que es pura doctrina geopolítica: "La defensa propia siempre pareció un argumento válido por sí mismo, a tal extremo imbuido de justicia que por su presencia la autopreservación era superior a las obligaciones corrientes del derecho internacional y la moral". Y como ejemplo –sin duda, el mejor–, cita Weinberg el Caribe: "La Guerra Civil reveló la necesidad de disponer de una base en el Caribe" y en 1890 "el principal acicate fue la perspectiva de un canal en el istmo de Panamá". Ya para entonces estaban en todo su apogeo las ideas de Mahan. Este había dicho –añade nuestro autor– "que en vista de la gran importancia militar de un canal, Estados Unidos debía fortalecer su control del área marítima adyacente anexando islas del Caribe allí donde fuese posible ocuparlas *con arreglo a derecho*". Mahan, en su libro *La influencia del poder naval en la historia* (que recientemente hemos comentado en la revista "Estudios geopolíticos y estratégicos", No. 1, 1979) insistió siempre, como fundamento de su doctrina del *poder marítimo* ("sea power"), en la palabra "defensa", en la aplicación de los sistemas de defensa en tiempos de paz para resguardar los "intereses esenciales" de la expansión comercial y del tráfico ultramarino, y en la necesidad de contar con *puestos avanzados* justamente para cuidar las rutas de comunicación en todos los mares.

Etapas en el proceso expansivo de dominio marítimo

En sus dos siglos de vida independiente, el Estado norteamericano, formado a partir de las *Trece Colonias* inglesas que iniciaron, primero, Walter Raleigh, en 1585, en la actual Carolina del Norte; luego los holandeses, en 1613 y 1626, con la fundación de Nueva York en la isla Manhattan; y, finalmente, los peregrinos del *Mayflower*, en 1620 –localizadas esas colonias en la banda atlántica del continente Norte–, ha acumulado, paralelamente a su trayectoria de formidable desarrollo, realizaciones de la mayor magnitud, tanto en orden a su *expansión territorial* como en lo que se refiere a su *hegemonía progresiva en el mar* (tema central de esta exposición).

La expansión territorial –ya vimos– comenzó en 1795, en las vecindades de la Florida Occidental y no lejos del Golfo de México, a costa de España, y terminó, en lo que al bloque continental corresponde, en 1846, con la

incorporación de Oregón, también a expensas de España. Veinte años más tarde, Estados Unidos compró a Rusia el territorio de Alaska (1867), que tiene 1'518,000 kilómetros cuadrados de extensión pero una población ralísima, que no llega a los trescientos mil habitantes. (En los últimos años, Alaska ha cobrado sin embargo extraordinaria importancia por los riquísimos yacimientos de petróleo que tiene en su costa Norte, ya en explotación).

El *dominio en el mar* es un proceso calculadamente desarrollado y que revela un aumento progresivo. Tentativamente, podemos señalar las siguientes etapas:

1ra.) *Atlántico Norte:* la naciente potencia americana desplaza a Inglaterra como consecuencia de su triunfo en la guerra por la independencia, entre 1775 y 1783.

2da.) El *Caribe* (primera fase): Estados Unidos extiende su dominio al Golfo de México y al mar mediterráneo tropical, enmarcado por las islas Antillas, en procura de seguridad para "proteger" la península de Florida, la Florida Occidental, Texas, la Luisiana marítima (con Nueva Orleans) y la vasta cuenca del río Misisipí. Al comienzo de su expansión territorial, como hemos visto, admite que el mar es una buena frontera natural, pero al promediar el siglo XIX considera que la seguridad de sus territorios meridionales depende de la vigilancia (o dominio) que ejerza en las porciones atlánticas contiguas. Esta política se acentúa con el triunfo del Norte en la Guerra de Secesión (1860 - 1865).

3ra.) El *Pacífico norteamericano:* el avance hacia el Oeste, la incorporación de California (1848), la incontenible afluencia de gente de todas partes del mundo a las costas de San Francisco, atraídas por el descubrimiento de oro (lo que se ha llamado la *fiebre del oro)* y el tendido de vías férreas hasta las nuevas ciudades del Pacífico, motivaron la *toma de posesión del mar,* por lo menos en el sector comprendido entre Vancouver y la península de California. "El descubrimiento de oro —dice un historiador— se hizo el 23 de enero de 1848", o sea, a los pocos días de que el territorio pasara de México a Estados Unidos. "La noticia se extendió rápidamente a través de las costas del Pacífico" y el 5 de diciembre el propio Presidente de la Unión, Polk, hizo el anuncio de que la versión dada a conocer no era exagerada. Realmente, la Alta California era un emporio aurífero. Entonces, lo que antes de 1848 había sido un despoblado se convirtió de la noche a la mañana en un verdadero hormiguero humano. Dos años después, "90,000 personas habitaban la región y otras cien mil estaban en camino". Unos iban por el peligroso istmo de Panamá; otros, en barcos, por la vía del Estrecho o del Cabo de Hornos. Verdaderamente, "la fiebre del oro se extendió a través de todo el mundo". El movimiento de barcos fue enorme: "De los 500 barcos que llegaron a San Francisco entre abril y diciembre de 1849, 233 habían zarpado de los puertos esta-

dounidenses del Atlántico y habían efectuado la travesía del Cabo de Hornos" (Claudio Véliz). Desde ese momento, Estados Unidos va a ser un *país bioceánico* pero obligado para la conexión de sus costas a una navegación larguísima y peligrosa por el contorno del continente.

4ta.) El *Pacífico oriental*: volcado al Pacífico y obligado a la larga travesía del Cabo de Hornos, Estados Unidos busca bases a lo largo de la costa occidental de América. Así, en 1852, por conducto oficial, intentó tomar posesión de las islas Lobos, peruanas, ubicadas, como se sabe, en el litoral Norte, frente al desierto de Sechura. Los argumentos del Secretario de Estado Daniel Webster, fueron refutados por el Canciller peruano José Manuel Tirado, y el gobierno, para reforzar su posición, envió a Washington a un diplomático en misión especial y, al mismo tiempo, adoptó medidas "aprestando al país —como dice Basadre— para oponerse a cualquier acto de dominio de ciudadanos norteamericanos" en las citadas islas. Para alivio nuestro, el gobierno norteamericano entró en razón y reconoció al año siguiente, 1853, la soberanía plena del Perú sobre las islas Lobos.

Pero, ya la maniobra puso de manifiesto cuál era el propósito de Estados Unidos. Proyectado por California al Pacífico, planeaba su ingreso dominante en el vasto océano, intensamente surcado entonces, del Perú al Sur, por centenares y miles de buques guaneros y salitreros, y del Cabo a San Francisco y de San Francisco a la China por los veloces y espléndidos *clipers*, de fino casco y sorprendente arboladura, que los astilleros yanquis, precisamente, día a día perfeccionaban para adueñarse de todas las líneas del mundo y acaparar todas las mercaderías, en un último intento —muy gallardo, la verdad— por contener las pretensiones del vapor.

5ta.) El *Caribe* (segunda fase): alegando razones de seguridad, como ya hemos visto, argumentos de proximidad geográfica, gruesos intereses económicos en las Antillas Mayores y en los pequeños Estados de Centroamérica y, sobre todo, preparando la apertura del Canal de Panamá (que iba a tener una importancia estratégica y comercial incalculable), el gobierno de Washington, decididamente, proclamó su dominio sobre el mediterráneo tropical, prácticamente lo hizo suyo. El Canal entró en servicio en 1914.

6ta.) El *Pacífico, en general:* Estados Unidos tomó posesión de las islas Hawaii; otro tanto hizo con el grupo de las Samoa (especialmente con la isla Tutuila, importante por la base de Pago Pago); sometió las Filipinas (hasta la Segunda Guerra Mundial); y de esta manera hizo realidad el largamente acariciado plan de Mahan de tener *posiciones de avanzada*, valiosas no sólo para ejecutar los operativos en tiempo de guerra sino indispensables para asegurar el tráfico ultramarino en tiempo de paz.

Por último:

7ma.) El *mar universal:* hoy Estados Unidos ejerce dominio marítimo (predominantemente *naval)* o se proyecta en los cuatro oceános del mundo y en las porciones estratégicamente vitales en que se divide el mar universal. Ha entrado a los mares polares, tanto al Artico como al Circumpolar Antártico; el Atlántico Norte es enteramente suyo merced al *Pacto de la OTAN;* en el Pacífico asiático mantiene una de sus más poderosas flotas (la Sétima); el Mar Mediterráneo lo controla; y el Indico es escenario de vitales operaciones, tanto de carácter disuasivo como experimental para el caso de una guerra con la Unión Soviética. Desde las entrantes de Bengala y Omán, o desde el Golfo Pérsico, la marina norteamericana, como lo ha hecho ver el experto David Fairhall, puede amagar el corazón de la Unión Soviética (que es como decir, el corazón de la *Isla Mundial,* de Mackinder) y también, si las circunstancias lo exigieran, tomar el petróleo del mundo árabe. Con cohetes Polaris, desde esos mares y golfos no hay lugar de la Unión Soviética, incluso el más recóndito, que sea invulnerable. El Océano Indico, por eso, ha cobrado en los últimos años una importancia suprema y es zona de intensa actividad. En cuanto al Atlántico Sur, que se ensancha desde la costa africana de Guinea, la alianza con el Brasil proporciona a Estados Unidos una capacidad de operación ilimitada. (La saliente del Noreste —lo han dicho los geopolíticos y estrategas de Brasilia, como Golbery do Couto e Silva—, es como un "gigantesco portaviones" que divide el Atlántico en dos mitades y que, ofensiva y defensivamente, puede servir tanto a la porción Norte como a la porción Sur). Y si se trata de la comunicación entre el Atlántico y el Pacífico, en el caso ya previsto de la destrucción del Canal de Panamá (la que puede producirse aun con armas convencionales), Chile asegura y protege el tránsito por el Estrecho, por el Paso de Drake y por sus intrincados canales.

Las escuadras: Estados Unidos vs. Unión Soviética

A este dominio universal de los mares ha llegado Estados Unidos en una medida que no se sabe si la Unión Soviética podrá contrarrestar (pero que sí se sabe podrá hacer tambalear). Las dos fuerzas pugnan por la supremacía y el peso de ambas, puestas en los platillos, mueve el fiel de la balanza de un modo que desconcierta y permite toda clase de especulaciones. La en otrora "Reina de los Mares" —Inglaterra— ya no cuenta. La colosal marina japonesa de 1942 yace en el fondo de los mares (despertando la codicia de los industriales por tanto buen acero perdido). De las joyas alemanas sólo queda la gloria. De los acorazados franceses e italianos, el recuerdo. Estados Unidos es el Rey y mantiene flotas en todos los mares del mundo. (Serán no menos de "600 navíos útiles" en 1980, con submarinos del tipo *Trident* y "modernísi-

mas unidades de superficie dotadas de misiles de crucero naval, mar–mar". El gasto, el año pasado, 1978, fue de 80,000 millones de dólares, especialmente en sumergibles –el "arma clave"– y "defensas sónicas" contra las unidades similares soviéticas. Si se suman los presupuestos navales "de la inmensa mayoría de las naciones del globo", no se llega a esa astronómica cifra). Pero el Almirante Gorshkov ha logrado convertir la Armada soviética –nunca antes notable (quizá por herencia de la mediocridad de la flota del Zar)–, de una simple "fuerza auxiliar" o "fiel ayuda" del envanecido Ejército Rojo en "una fuerza oceánica independiente", con un poder que hondamente preocupa al Pentágono. Krushchev lo protegió pero en materia de cruceros discreparon. El Almirante impuso su criterio y veló por los programas de unidades de superficie y unidades submarinas, y a estos dos programas agregó un tercero: el de los rompehielos atómicos, que en cualquier mes del año pueden disputar el dominio del Artico. "La flota soviética –dice un comentarista (mayo, 1979)– es sensiblemente inferior en número, pero por ser más reciente es más moderna y funcional que la norteamericana" (aunque con inferior capacidad de ataque y defensa). La lid estratégica, indudablemente, se reduce, en última instancia, a mantener la invulnerabilidad del corazón de la "isla mundial", que es ruso (mientras lo consienta China) y alejar el peligro de los cohetes Polaris.

Las pruebas del poder y un balance preliminar

En resumen: siguiendo las directivas de Mahan –cuya vigencia no decrece–, Estados Unidos ha obtenido en los últimos tiempos *cinco resonantes éxitos* en lo que a dominio de los mares se refiere. Son los siguientes, esquemáticamente expuestos:

El *primero:* el control del Caribe, mar que sigue siendo, desde el siglo XVI, de crucial importancia estratégica: dominio, no obstante Rusia y Cuba, y no obstante los recientes acuerdos sobre el Canal de Panamá. Con poblaciones disímiles y adversas, mosaico de razas, parroquiales afanes autonomistas, mezcolanza cultural, conflictos, peligros y frecuentes rozamientos, el Caribe, en lo que toca a la seguridad nacional, es un mar americano. Pero, como acabamos de decir –y en esto insiste Spykman–, el Canal es vulnerable; por eso, Estados Unidos, para mayor seguridad y "protección de sus intereses", dirige su atención: *a)* al Artico (que, con la nueva tecnología, es transitable); *b)* al "portaviones brasileño"; y *c)* al Estrecho y a los canales chilenos.

El *segundo:* el dominio del Mar Artico, con submarinos que lo cruzan de una entrada a otra y que, incluso, pueden quebrar la costra helada y lanzar cohetes. El poder en el Artico se apoya en fuerzas aeronavales.

El *tercero:* el dominio del Indico, en la forma ya explicada. (Este punto, sin embargo, exige una comprobación tras los sucesos de Irán).

El *cuarto*: las "fajas transportadoras" (vulgo: convoyes de abastecimiento)en las dos guerras mundiales, pero especialmente en la Segunda Guerra, a partir de 1942, no obstante los submarinos, las minas y los aviones del adversario,y a pesar también de las enormes distancias y la diversidad de los puertos de descarga. La guerra la ganaron los aliados gracias a esas "fajas transportadoras" que llevaban material bélico en la cantidad requerida y a todos los frentes necesitados: Rusia (por el Artico y Persia), Birmania, la India, Australia, islas del Pacífico, Africa, Italia, Inglaterra, Francia, etc.

El *quinto éxito resonante:* la reacción asombrosamente rápida y eficaz al desastre de Pearl Harbor, frente a una potencia como el Japón que, en determinado momento, antes de la batalla de Midway, había sacado aplastante ventaja y era "la primera potencia naval del mundo".

CAPITULO V

LOS IDEOLOGOS: DE MAHAN A LAS "FAJAS TRANSPORTADORAS"

Alfredo Thayer Mahan está considerado como el más alto exponente de la doctrina del *poder marítimo.* Nacido en 1840 y muerto en 1914, ingresó como guardiamarina de la Armada norteamericana a la edad de 14 años y poco a poco fue ganando sus grados, hasta que, siendo ya Comandante, recibió en 1885 el abrumador encargo de dictar, "de inmediato" según rezaba la orden, los cursos de Táctica e Historia Naval en la Academia de Guerra de Newport. Por abrumador, pidió —y obtuvo— la gracia de disponer de un año para la preparación de tan delicado encargo. Pero, la misión académica confiada, en cuanto reto profesional, la recibió con agrado y gustosa expectativa por cuanto, en orden a las ideas, ya tenía mucho avanzado. En efecto, aunque calificado por uno de sus biógrafos como un marino "rutinario", uno más de la pléyade, había desde sus inicios profesionales cavilado hondamente en los problemas de lo que él iba a llamar en la cátedra y en sus libros el "sea power", expresión impactante por lo breve, por lo lacónica y que quería decir, más que poder naval, *poder marítimo.* Innúmeras veces, en sus momentos de reflexión, se había planteado este problema: en el enfrentamiento de dos potencias: una fuerte en el mar y, otra, fuerte en tierra, ¿cuál de las dos vence? Analista eximio de las glorias navales de Inglaterra y profundo conocedor de la historia, había sopesado las posibilidades del país que domina en tierra y del país que domina en el mar, y ya tenía, cuando recibió el encargo de la Academia de Guerra, un convencimiento, que iba a ser el eje de su revolucionaria doctrina: *un bloqueo marítimo despiadado se impone a la larga a un ejército invencible en tierra.*

Supremacía del poder marítimo sobre el poder terrestre

Del dictado del curso salió su famoso libro, libro que ha sido leído con fervor y sigue siendo de lectura obligada de los oficiales de todas las marinas del mundo. Libro, por consiguiente, traducido a casi todas las lenguas y del cual se han hecho muchas ediciones. Libro medular para unos, insustituible, básico para la formación de los hombres que se desempeñan no sólo en la conducción de las flotas de guerra sino en la conducción de las Fuerzas Armadas en general y en la conducción política de los Estados; libro para ser leído por los estadistas y por quienes asumen responsabilidades en las esferas del gobierno de las naciones; pero también, para otros, "libro incendiario", admirable pero provocador, al que hay que atribuir en gran medida "la locura de las carreras armamentistas" desde su aparición. Por consiguiente, libro temible, que ha ejercido y sigue ejerciendo una influencia directa en el campo del dramático y conflictivo tema que aborda. Su título: *Influencia del poder naval en la historia.*

En su exposición y análisis, Mahan llegó en el primer tomo de su obra sólo hasta el año 1783, o sea, hasta el fin de la guerra de la independencia americana (reseñando las glorias navales de Inglaterra —su país "modelo"— desde 1660). Naturalmente, no podía omitir en su estudio el momento más brillante de esas glorias: y fue por eso que dedicó un segundo tomo para el convulso período de la Revolución Francesa y el Imperio Napoleónico: período en el que, justamente, el enfrentamiento entre la potencia terrestre, la Francia invencible de los ejércitos del corso genial, y la potencia naval, la Inglaterra del insuperable Nelson, se torna lucha a muerte. Abarca este segundo tomo desde 1798, el año de la expedición de Bonaparte a Egipto, hasta Trafalgar.

Desde el ángulo del manejo de los materiales históricos, de la exposición y análisis de los hechos, la obra de Mahan asombra por la erudición, el dominio del tema, la profundidad del examen y la penetración para sacar conclusiones. Pero esto, con ser valioso, no es lo más importante. Lo que ha conferido mérito excepcional, resonancia en el mundo entero y vigencia permanente al libro del gran marino norteamericano es la tesis que sostiene como médula de su pensamiento: la tesis de la *supremacía del poder naval sobre el poder terrestre* o, para decirlo con mayor justeza, la tesis de la *supremacía marítima.*

Los eslabones de la cadena del poder

Escrito naturalmente el original en inglés, Mahan prefirió, en lugar de la expresión *maritime power,* la más impactante de *sea power.* En castellano,

unos han traducido *poder naval*, otros *poder marítimo.* La expresión correcta es *poder marítimo* porque, mientras lo *naval,* como ya vimos en el primer capítulo, se refiere sólo a la navegación y a los buques, lo *marítimo* abarca todo lo relacionado con el mar, y esa fue, precisamente, la intención conceptual del maestro de Newport. El, repetidas veces,insistió en que el poder marítimo se obtiene no sólo con buques de guerra y bases poderosamente artilladas sino partiendo de una vigorosa y pujante organización económica, con el comercio, especialmente con el ultramarino, con la marina mercante, mercados de consumo sólidamente comprometidos, líneas seguras de navegación en todos los mares, bases para el abastecimiento de los buques (tanto de guerra como cargueros) y, por supuesto, con el desarrollo de las industrias derivadas del mar (pesca, construcciones navales, etc.) Agregaba, naturalmente, una adecuada distribución portuaria en el propio país, con puertos buenos, vale decir, con puertos de aguas profundas, cuyas instalaciones estuvieran favorecidas por un fácil y seguro acceso.

La tesis de Mahan, en consecuencia, no se queda, como algunos ingenuamente creen —aficionados, sin duda, a la silueta impresionante de los buques artillados—, no se queda, decimos, en las escuadras. En otros términos: para el poder marítimo (insistimos: no meramente *naval*) las escuadras son sólo parte. El poder marítimo verdadero es producto de una compleja organización en la que el dinamismo económico, la marina mercante, el comercio extendido y *debidamente protegido* y las industrias del mar juegan un rol preponderante. Esquemáticamente, todo parte del *dinamismo económico.* Si éste no se da, inútil pensar en una posición dominante en el mar. La pretendida talasocracia se tornará un sueño. El dinamismo económico genera *industrias,* segundo eslabón de la cadena. Desde luego, para que las industrias prosperen y diversifiquen, se requiere —condición *sine qua non*— materias primas, a la búsqueda de las cuales el país pretendiente debe ir, sin cuidarse de escrúpulos ni maniatarse en consideraciones de una moral conservadora. (Téngase presente que Mahan elabora su doctrina en plena *era victoriana,* en la que, lo más natural, aun en el marco del Derecho de Gentes, era conquistar colonias o establecer protectorados. La necesidad de obtener materias primas no podía frenarse por respeto a la independencia de los pueblos). De las industrias deriva el *comercio,* especialmente el *comercio de ultramar,* al que hay que brindarle el mayor apoyo y ofrecerle los mejores incentivos. Una buena política de fomento comercial apunta directamente, sin inquietudes de conciencia ni miramientos de ningúna índole, a la *conquista de mercados* y al *desplazamiento de los competidores.* Este es el eslabón de la *expansión comercial* que se hace por medio de la *marina mercante,* a la cual, igualmente, hay que brindar el mayor apoyo y también —muy importante— *seguridad.* En este momento recién entran los buques de guerra: las escuadras cumplen el rol prima-

rio de proteger la libre navegación mercante. Con las escuadras se da protección al comercio y se asegura la retención de los mercados de consumo (y también de las fuentes proveedoras de materias primas). Así, con buques de guerra y bases para que éstos puedan operar, se llega al *control de los mares.* Mahan, en una conclusión final de universales alcances, dice (o postula): *quien controla los mares, domina el mundo.*

Una parte del *poder marítimo* es el *poder naval.* ¿Qué comprende éste? No sólo buques, sino buques y mucho más: bases y estaciones estratégicamente repartidas, organización eficiente, personal idóneo en todos los niveles y en todas las especialidades, reservas aptas, medios rápidos y fáciles de movilización y, muy particularmente, *tecnología al día.* La brevedad de los plazos en que el material de guerra se vuelve obsoleto, obliga, por lo tanto, a una constante renovación, a una vigilante modernización.

Pero, por encima de todo, el factor Hombre

Por sucinta que hagamos la exposición de la doctrina de Mahan sobre el poder marítimo, no podemos eludir una aclaración, que consideramos indispensable para penetrar en el pensamiento del gran teórico de Newport, sobre los conceptos de *defensa* y *seguridad.* Ya en líneas anteriores hemos adelantado algo al respecto, y abundando en el asunto nos vamos a valer del estudio ya citado, que publicamos en el No. 1 de la revista "Estudios geopolíticos y estratégicos". Ahí decimos "Los conceptos de *defensa y seguridad,* tanto en tiempo de paz (para el comercio) como en tiempo de guerra, alcanzan en Mahan una significación que, en lo geográfico, va más allá de las propias costas o de los linderos del país comprometido en una pugna o en una conflagración. La palabra *defensa* (dijo en 1893) —y esto lo destaca su acucioso analista Weinberg—, a la que, por lo común, se le atribuye 'un sentido excesivamente estrecho' (defensa en el propio territorio afectado o en la línea demarcatoria misma), debe ejercerse en 'puntos muy alejados de nuestra propia costa'. No sólo en la guerra sino en la paz, hay 'allende el mar', o más allá de las propias costas, *intereses esenciales* y, al mismo tiempo, *peligros evidentes* que imponen una política y *confieren derechos.* Los intereses esenciales son los de la *expansión comercial* y los peligros evidentes son los de la *competencia comercial.* Expansión y competencia comerciales resultan, así, los fundamentos de la doctrina".

Hay, finalmente —dentro de lo apretado de nuestro resumen—, un punto de suma importancia que, soslayarlo, sería atentar contra la integridad esencial de la doctrina de Mahan. Ese punto se refiere, ya no a las condiciones naturales o geográficas que han de concurrir para el establecimiento de un auténtico poder marítimo, ni tampoco a las posibilidades de pujanza colectiva

y capacidad económica del país pretendiente, sino directa y simplemente al *hombre*. La historia no la hacen las tierras ni los mares ni los recursos o donativos que la naturaleza ofrece. Tampoco depende del medio el desenvolvimiento progresista, camino al poder, a la hegemonía.

Los *determinismos* están superados. Es el hombre, sólo el hombre, el que labra su destino. Mahan hace hincapié en la aptitud, en la vocación por el mar y por las labores inherentes a la vida marinera, en la disposición de ánimo y en el temple moral que los mares duros forjan en los pueblos ribereños: he ahí la primera condición para aspirar al dominio del mar, al ejercicio del poder marítimo y a la fundación sobre sólidos cimientos de una verdadera talasocracia, cualquiera los alcances que pretenda (locales, regionales o mundiales).

Transcurrridos los años, producidas dos hecatombes bélicas mundiales, transformados radicalmente los medios de lucha (aviación, misiles, cohetes intercontinentales con ojivas nucleares), planteadas otras teorías geopolíticas y estratégicas contrarias a la del maestro de Newport (como las de Mackinder y Haushofer del poder radicado en el corazón de la "isla mundial"), renovados los sistemas y modificada, incluso, el alma del hombre: Mahan sigue en pie y nada ha restado importancia al rol que desempeña el mar en el drama eviterno en el que se juega el destino de la Humanidad. Sigue siendo cierto aquello de que *quien gobierna las olas, gobierna el mundo.*

Haushofer: el mar, factor del "acaecer histórico"

En la cúspide del pensamiento geopolítico –sumo pontífice de esta controvertida ciencia–, el Mayor General Profesor Doctor Carlos Haushofer, amigo y colaborador de los jerarcas del movimiento Nacional - Socialista Obrero Alemán, especialmente amigo y consejero de Hitler y Hess y director durante varios años del Instituto de Geopolítica de Munich-Heidelberg, no obstante todo ello se declaró seguidor y admirador del esquema del inglés Halford Mackinder. Explicar por qué, no corresponde a nuestra exposición y nos llevaría muy lejos, más allá de los límites que nos hemos propuesto. Pero, si por un lado Haushofer mostró siempre especial interés por los conceptos básicos de Mackinder, como el de la "isla mundial", el del "reducto invulnerable" y el de la capacidad dominante de la tierra sobre el mar (a la inversa de la concepción acabada de exponer de Mahan), por otro lado se interesó también vivamente por el rol de los océanos en los dramáticos juegos por la supervivencia y el ejercicio del poder hegemónico que libran desde tiempo inmemorial las naciones del orbe. Como observador, Haushofer estuvo varios años destacado en el Japón; estudió la posición internacional del Imperio del Sol Naciente; estudió su formidable poder militar y su asombrosa capacidad

asimilativa, que no conoce barreras; y siendo el Japón un archipiélago en el Pacífico asiático, estudió, ampliando las miras de su observación, el vasto océano que, cubriendo casi un hemisferio de la Tierra, se extiende entre América y Asia, tachonado, cual el firmamento de estrellas, de miríadas de islas. De esta permanencia en el Japón (que se extendió a la China y a la Indochina de entonces, hoy Vietnam); de esta penetración profunda que logró en el espíritu del pueblo japonés y, sobre todo, en el espíritu –para muchos impenetrable– de la *élite* gobernante, incluyendo por cierto los militares que habían aplastado a la Rusia zarista; del dominio que logró de los idiomas orientales –insuperable vía de acceso, como decía Toynbee– al alma de los pueblos más herméticos; y del examen acucioso, al *estilo alemán,* que hizo de todos los problemas del Lejano Oriente, del continente asiático con China y Rusia como colosos, del mar adyacente, del mar alejado y *del mar en su totalidad* (190 millones de kilómetros cuadrados), surgió, como un monumento de ciencia pura –aunque de ciencia propicia a la polémica– su *Geopolítica del Océano Pacífico,* cuya primera edición, pronto agotada, fue seguida de una segunda (1938, Heidelberg-Berlín), dividida en 27 capítulos con un total de 338 páginas. La exornan numerosas láminas y mapas, éstos con los signos de la típica cartografía del Instituto de Munich-Heidelberg.

Haushofer sostiene la tesis del mar como factor determinante no sólo del poder (Mahan), de la seguridad y del destino, sino del *acaecer histórico, de la historia misma.*

Bueno es recordar que el análisis histórico hecho por muchos filósofos y exégetas de la Historia, ha descubierto multiplicidad de elementos, ingredientes o factores determinantes de los hechos, de los cambios y de los procesos, pero también bueno es recordar que ha sido y es tendencia del espíritu humano "reducir la multiplicidad de los fenómenos –como dice Bauer en su *Introducción al estudio de la Historia*– a la actuación de uno solo de estos elementos". Unos historiadores han destacado el influjo, a veces mecánicamente excluyente, del clima; otros, del suelo; otros, de la configuración geográfica. Ratzel habló de los *espacios* y subrayó la influencia de los grandes territorios. Con la *raza* se ha llegado a extremos de cerrado dogmatismo (Gobineau, Rosenberg). Los fenómenos colectivos, las religiones, la sicología social, el caudillismo, la presión de las masas, son también elementos cuya acción generatriz en la historia ha sido destacada. Pero, aunque muy diversos y de distinta naturaleza, todos tienen de común el hecho de *darse en tierra* o de actuar en comunidades humanas profundamente ligadas al medio telúrico. La historia ha tenido, entonces, en la concepción tradicional, un escenario: la tierra, es decir, los continentes y las islas, en aquellas porciones o partes más o menos favorecidas por la naturaleza para el desempeño creador y orga-

nizativo del hombre, o propicias para el nacimiento y desarrollo de las culturas. Toynbee ha destacado esta circunstancia.

Haushofer considera esta concepción como injustamente estrecha. Aporte fundamental del sabio alemán consiste precisamente en superar tan estrecha limitación valorativa de los factores que intervienen en el devenir de la sociedades humanas, mediante la *incorporación del mar* en el juego de las fuerzas determinantes de la historia, ora como elemento condicionante o generatriz de los hechos, ora como medio vinculador o propagador de hombres, ideas, bienes de cultura y tecnología.

El Pacífico: rol nuclear y proyección al futuro

Punto clave del pensamiento histórico y geopolítico de Haushofer es, en consecuencia, el que relieva *la posición del mar como escenario también de la Historia.* De esta premisa, que —repetimos— es fundamental en su pensamiento, deriva su interpretación histórico-geopolítica del Mar Mediterráneo y del Atlántico, y *su visión, proyectada al futuro, del Pacífico.*

No es, pues, la suya, por lo tanto, una simple interpretación geopolítica del Océano Pacífico. Partiendo de observaciones geográficas, políticas, demográficas, económicas, en fin de observaciones que cubren la *totalidad* del quehacer humano tanto en Eurasia y el subcontinente hindú como en América, y sin marginar o subestimar el papel de Australia y de los incontables archipiélagos que se reparten en la Melanesia, la Micronesia y la Polinesia, postula un *planteamiento histórico e integral* de esta parte del mar universal en su *proyección al futuro,* teniendo en cuenta lo que para él es un hecho innegable: *el rol nuclear que habrá de corresponderle.*

Haushofer hace una *filosofía de la Historia* en la que el mar, como escenario y como medio comunicante —(el mar no es barrera o abismo; lo contrario: el mar es medio de enlace, vía, camino)—, tiene un valor sobresaliente (que no ha sido en el pasado debidamente considerado). Naturalmente, en la obra y en el pensamiento de Haushofer hay un *leit motiv;* y así, esa filosofía de la Historia, en su *gravitación presente* y en su *proyección futura,* se torna Geopolítica.

Puede ufanarse, entonces, Haushofer de coincidir con Spengler en cuanto intento de *predecir el futuro.* Así como el genial autor de *La decadencia de Occidente* se atrevió a decir: "En este libro se acomete por vez primera el intento de predecir la historia..., de vislumbrar el destino de una cultura (la de América y Europa occidental)..., de perseguirla en aquellos estadios de su desarrollo que todavía no han transcurrido", así el autor de *Geopolítica del Océano Pacífico* pudo haber puesto en el pórtico de su famosa obra: "En este libro se acomete por vez primera el intento de predecir o vislumbrar el

rol futuro del inmenso mar que baña las costas de América Occidental, Asia Oriental y Australia, tierras del futuro".

De ese libro medular y visionario se desprende que Japón, China y la Unión Soviética en el Pacífico asiático, y Estados Unidos (California) y Chile en el Pacífico americano, son los principales protagonistas del drama presente y serán los principales también del drama que se avecina. De 1938 —año, como hemos señalado, de la segunda edición del libro, y año del apogeo, al mismo tiempo, de los trabajos del Instituto que dirigía con excepcional maestría Haushofer—, de 1938, decimos, a esta parte —más de cuatro décadas transcurridas—, las circunstancias mundiales han variado substancialmente y el curso de la historia abre tremendos interrogantes, pero es de toda evidencia que *el escenario oceánico no ha perdido su rol nuclear.* Densos conglomerados humanos, renovados, altivos y de una pujanza progresista que asombra a las superdesarrolladas naciones de Europa, marginan Asia y proyectan su mirada y su acción al Pacífico. Australia, para muchos, es una "tierra de promisión" y Anton Zischka, tras un exhaustivo análisis de alcance mundial "de los países y regiones de mayor porvenir en la producción de primeras materias", le concede un capítulo especial de su libro *Países del futuro.* En este mismo sentido, América no necesita palabra alguna de presentación ni reclama voces de aliento: se basta por sí misma para confiar en el porvenir. Alguien ha dicho que si California fuera un Estado independiente, constituiría una potencia mundial, rival económico del Este norteamericano. En cuanto a Chile, son bien conocidos sus planes y no oculta sus ambiciones. Por lo menos, es un país que se ha señalado "objetivos nacionales" y que en la vastedad del Pacífico ocupa una posición de capital importancia, con el Estrecho y sus canales. Sabe lo que todo el mundo sabe: que el Canal de Panamá es vulnerable y que, en los planes estratégicos de las potencias, la comunicación del Atlántico y el Pacífico es de cardinal significación. Ante estos *hechos,* cabe la interrogante: ¿será una ley el desplazamiento de Este a Oeste? El avance del Mediterráneo al Atlántico, ¿culminará en el Pacífico? Como cuenca oceánica, ¿no será en el futuro la de contornos más poblados, más exigentes, más poderosos? ¿El movimiento transatlántico no cederá en volumen, valor e intensidad al movimiento transpacífico? Sin duda, el mundo de las islas paradisíacas y de los bordes poblados por comunidades sin peso económico(ayer), se convertirá en un mundo de potencias, las que sólo podrán sobresalir con *capacidad marítima.*

Spykman y el foso marino que salvó al mundo libre

Que sepamos, nadie ha hecho en el plano de la estrategia general (de su tiempo, 1942) y de la Geopolítica, un estudio más completo y concienzudo

de la defensa hemisférica y del *rol del mar en la protección del continente*, que Nicolás Juan Spykman, Profesor de la Universidad de Yale. Su libro *Estados Unidos frente al Mundo* (publicado en nuestro idioma en 1944) se cuenta entre las obras clásicas de su género; y algunos de sus capítulos, como el sexto, sobre la Geografía de la Segunda Guerra Mundial y las rutas transoceánicas; el decimocuarto, sobre el problema de la invasión, la protección naval y la defensa de la costa; y, sobre todo, el decimoquinto, en el que el autor aborda los entonces (1942) angustiosos problemas del Pacífico y del Atlántico en relación con la defensa hemisférica, son magistrales exposiciones que, aun transcurridos más de treinta años y modificadas las circunstancias y siendo otras las situaciones, no han perdido ni su vigencia, ni su ejemplar valor metodológico, ni, por cierto, su importancia como acopio informativo y riqueza documental. El texto cuenta, además, con el acompañamiento de tres mapas que ayudan grandemente, por la perfección y claridad de su trazo, a la comprensión de los problemas.

La época del libro —ya lo dijimos— no es la de los cohetes (aunque faltaba poco para que Alemania hiciera temblar al mundo con bombas V-1 y V-2, que desde el continente alcanzaban Londres), ni tampoco la de la bomba atómica (que ya preparaba Estados Unidos para hacerla estallar en Hiroshima y Nagasaki, en el mayor holocausto humano de la Historia), pero sí la del predominio de la aviación. Las campañas de Noruega y Creta probaron que, dominando el aire, se podía someter territorios distantes, aislados por el mar. "Creta demostró —dice Spykman— que se puede conquistar desde el aire una isla, siempre que las bases del invasor estén lo bastante cercanas para permitirle establecer la superioridad aérea a base de sus aeródromos y para infiltrar por el aire sus primeras tropas de tierra". Lo dijo para infundir tranquilidad a los países del Hemisferio por cuanto entonces "la mayor parte de éste" permanecía "todavía más allá del radio de acción de los aparatos aéreos que operaban desde aeródromos situados en Europa y Asia". En este sentido, América nada podía temer ni de los nazis ni de los japoneses (salvo que éstos, como en Pearl Harbor, aventuraran sus portaviones o, previamente, invadieran las islas Aleutas).

En cambio, el peligro estaba en el mar, en el asedio marítimo, en el ataque a las costas, en los desembarcos para establecer "cabeceras de puente". Mas, la invasión por mar ya no era tan fácil como podía pensarse. "La presente guerra ha demostrado una vez más —escribió Spykman— el poder de contención de las masas de agua, aun siendo pequeñas, cuando se trata de emprender operaciones contra costas bien fortificadas y defendidas". Así —agregó—, "el Canal de Inglaterra no actúa ya como muralla protectora contra la guerra aérea, pero representa todavía para el movimiento de tropas un serio obstáculo que... los adversarios han considerado difícil vencer. El ejército

mecanizado de Alemania circuló triunfalmente hasta los Pirineos y hasta las puertas de Moscú, pero el estrecho foso que se abre entre Calais y Dover frenó en seco sus victoriosos avances..." De otro lado —observó el mismo analista—, las actuales circunstancias (escribía a poco de Dunquerque y mucho antes de la Normandía) exigen para una invasión el apoyo de "una gran flota mercante para transportar los enormes avituallamientos de los ejércitos modernos"

El mar, sin tener que insistir en otros casos, estaba decididamente de lado de los Aliados y en contra, por consiguiente, de Alemania. Se cumplía la previsión de Mahan. Y es que, fuera de los submarinos, "Hitler no poseía una verdadera flota de línea". La guerra era, esquemáticamente, así: por un lado, un ejército arrollador e invencible y una fortaleza (la "fortaleza europea") al parecer inexpugnable; es decir, una fuerza que sólo esperaba que Rusia se rindiera para hacer suya la victoria final; por otro lado, una fuerza naval que ya había puesto en práctica un bloqueo despiadado.

¿Y América? La estrategia tridimensional

En otra parte, Spykman se pregunta: ¿qué habría pasado si la flota británica hubiera sido destruida? Sobre todo: ¿qué habría pasado en América en tal coyuntura? Y a estos planteamientos, responde: "Las Américas habrían tenido que confiar su defensa a los barcos de la escuadra de Estados Unidos". Mas, éstos no habrían sido los suficientes para vigilar y resguardar un litoral tan dilatado. La escuadra, entonces, se habría concentrado en el Atlántico, quedando la defensa del Pacífico confiada única y exclusivamente al ejército y a la aviación.

Spykman se muestra pesimista —no obstante la "parada en seco" de los alemanes en Dunquerque— sobre la completa y definitiva eficacia de la fuerza naval. En esto discrepa de Mahan: o, mejor, lo perfecciona, lo actualiza, lo pone a tono con los medios nuevos de combate. Dice: "El curso de la Segunda Guerra Mundial parece indicar que la *superioridad aérea* en el punto de desembarco ha venido a ser *elemento indispensable* de toda invasión afortunada". Por eso, dentro de su renovada concepción estratégica, ya reclamaba que se diera "la debida importancia en el programa de armamentos a los bombarderos de largo radio de acción y a los aviones de combate de largo alcance". En pleno desarrollo la guerra, con una Alemania que insistía por segunda vez en Rusia, y se proyectaba arrolladora sobre el Cáucaso tras romper las defensas de Rostov, y un Japón que imperaba en mar, tierra y aire en Asia, Spykman no podía dejar de pensar en el peligro que se abatía sobre América. "No sólo necesitamos una poderosa fuerza aérea para proteger a Norteamérica y al Mediterráneo americano... sino también una grandísima flota de bombarderos y aviones de combate capaces de trasladarse a bases preparadas

en la América del Sur..." Y al final sentenciaba: "La defensa del Hemisferio ha de continuar dependiendo de la armoniosa colaboración de los poderes de tierra, mar y aire". Una estrategia tridimensional.

No obstante, el dominio del mar permitió bajar el telón

En ese su libro que comentamos, Spykman no llegó a vaticinar el desarrollo de las operaciones con las que, los entonces Aliados, derrotaron a las potencias del Eje y al tenaz Japón. Sujeto a los hechos, no quiso conjeturar ni proponer posibilidades. Lo que siguió —ya lo hemos dicho, conformes con el Almirante alemán Ruge— fue, evidentemente, el triunfo por la armoniosa combinación de las fuerzas de tierra, mar y aire pero, sobre todo, por la contribución decisiva de las *fajas transportadoras* tendidas y en constante movimiento sobre todos los mares del mundo. Nuevamente, *el dominio del mar fue decisivo.*

CAPITULO VI

EL PERU Y CHILE. LA LECCION DE ANGAMOS

Dijimos al término del capítulo tercero que en 1817 se forma una escuadra americana en el Pacífico y España empieza a ceder. Cinco mil hombres, al mando de San Martín y en la flota que comanda Lord Cochrane, desembarcan entre Huacho y Végueta, al Norte de Lima, en 1820, y La Serna tras deponer a Pezuela, virrey legítimo, abandona la capital y se refugia en el reducto de la Sierra.

Lo que sigue, está en el conocimiento de todos. San Martín, tras una larga permanencia en Huaura con negociaciones, proclamó la Independencia del Perú el 28 de julio de 1821 y adoptó, él, el título de Protector, pero no pudo dar culminación a sus propósitos. Cedió la conducción de la guerra a Bolívar, y éste en Junín, y su lugarteniente, Sucre, en Ayacucho, lograron en 1824 arrojar para siempre del suelo peruano a los dominadores hispanos.

Primer paso: el dominio del mar

Comúnmente, por mala o incompleta información, se limita la gesta libertaria a las acciones libradas en tierra. Es un descuido histórico que debe ser subsanado. La Expedición Libertadora del Ejército Unido llegó al Perú por vía marítima, y precisamente el traslado de esos cinco mil hombres, con caballada, artillería y pertrechos de toda clase fue posible gracias al *dominio del mar* que la escuadra americana (chilena) había arrebatado a los buques españoles.

En las postrimerías del siglo XVIII —recordemos—, el virrey Amat había intentado organizar un sistema defensivo para las posesiones españolas de esta parte del continente que tuviera apoyo en los puertos de la costa occidental (Valdivia, Valparaíso y el Callao) y en algunas islas de la lejana Polinesia, por donde, según versiones, merodeaban, amenazantes, naves de Inglaterra y Holanda, países tradicionalmente rivales de España. El momento era crítico. Se alzaban nubarrones de tormenta en el horizonte y era necesario preparar, con una estrategia eficaz, la protección de los dominios del monarca hispano. Pero, para que esa estrategia fuera realmente eficaz, debía tener no sólo apoyo en las bases continentales sino en las islas y, especialmente, en el mar.

Por descuido, desidia de la pesada y farragosa burocracia metropolitana y falta de fondos, el plan de Amat —que, además de buen administrador, era capacitado hombre de guerra— fracasó, y España entró en mala forma a la lucha por la defensa de su imperio americano.(¡Norabuena!)

Los líderes de la independencia, en esta primera fase de las operaciones, tuvieron el acierto de escoger la vía marítima en lugar de la vía terrestre. Esta habría tenido que seguir el viejo camino de Tucumán y el Altiplano, es decir, de Charcas, cuya sola mención recordaba fracasos anteriores y esfuerzos inauditos. Pero, para usar la vía marítima había, primero, que desalojar a España, que, con algunos buques, ejercía, en mayor o menor medida el control del Pacífico americano. A este objetivo se empeñó, con todos los medios disponibles —que no eran muchos—, el Supremo Director de la república del Sur. Persuadido, como San Martín, de que las victorias en tierra poco o nada valían y que el dominio del mar era indispensable para la erradicación total y definitiva del poder español, Bernardo O'Higgins puso en práctica, desde el año de su asunción al gobierno (1817), una política de *poder naval*. Tras la batalla de Chacabuco había dicho: "Este triunfo y cien más se harán insignificantes si no dominamos la mar".

Chile inició esa política de poder naval de la manera más rápida, expeditiva y práctica (y, sobre todo, de la manera menos costosa), concediendo patente de corso a cuanto empresario o capitán de buque, nacional o extranjero, se comprometiera a hostigar el comercio colonial en el Pacífico. El corsario, naturalmente, a cambio de su participación, se resarcía de los peligros afrontados y de los daños sufridos con la presa, todo ello según convenio previamente estipulado.

Después, necesitando de un cuerpo naval sujeto a ordenanza y dependiente del gobierno, Chile formó su propia escuadra. Para ello, artilló buques mercantes cuyas características se prestaban de alguna manera para el combate y también adquirió unidades en el extranjero. Para ello, mandó misiones especiales a Estados Unidos e Inglaterra. Constituida la flota, la puso a órde-

nes de Manuel Blanco Encalada y, más tarde, contrató para el comando y preparación de los reglamentos a un marino inglés de brillante trayectoria, que había brillado con destellos singulares durante las campañas navales de Inglaterra contra Francia y España: Lord Cochrane. Este acreditaba, entre otros títulos, el de vencedor en Trafalgar, la gran batalla cuya victoria no pudo saborear Nelson.

No hubo resentimiento de Blanco Encalada cuando, de orden suprema, tuvo que dejar su elevado cargo para que lo ocupara el recién contratado marino inglés, al que Chile no sólo dio los más amplios poderes sino la propia ciudadanía honoraria.

Cochrane tomó el mando de la escuadra en 1818. Con él llegaron también oficiales de diverso rango, ingleses. Chile confió ciegamente en el Almirante y en los subalternos, y ni aquél ni éstos defraudaron al gobierno.

La primera tarea del Lord fue disciplinar a la chusma de mercenarios que servía en los buques. Hizo lo que habían hecho siempre, desde los tiempos de Isabel (siglo XVI), los almirantes ingleses: aplicar mano dura, imponer disciplina implacable. El amotinado, el descontento, el murmurador terminaba colgado del penol de una verga. Después, su segunda tarea —ya cumplida la organización— fue salir al encuentro del enemigo mediante correrías de bloqueo "para afianzar el dominio del Pacífico". Se paseó, así de un extremo a otro de la costa occidental. Y en el momento oportuno, tras la reunión de las fuerzas y la constitución del Ejército Unido Libertador, zarpó de Valparaíso al mando de la Escuadra con la expedición que daría la libertad al Perú.

Hazaña notable de Cochrane fue la toma de la *Esmeralda* (6 de noviembre de 1820), espléndida fragata de guerra española, de alta arboladura, que con hachas, puñales, sables y pistolas en mano fue abordada en el Callao por la hueste del Lord, éste a la cabeza, en una acción nocturna temeraria. Buena presa, incrementó la escuadra patriota del Pacífico y su pérdida debilitó grandemente a la ya disminuida flota de Su Majestad. Para los españoles, aquél fue un golpe duro e irritante.

Comienzo de una rivalidad: el "Plan Cochrane"

Lo que luego ocurrió en tierra, aquí no interesa. Lo que sí interesa es el pleito que se inició entre los dos jefes: entre San Martín, que comandaba el Ejército, y Cochrane, que comandaba la escuadra; y que fue un pleito no por emulación, no por susceptibilidad, no por apetencias de mando sino por enfrentamiento de intereses cuyas raíces se hundían, unas en Chile y, otras, en el Perú. En realidad, ya había quedado al descubierto que *Chile quería mantener y en el futuro incrementar su preponderancia en el Pacífico,* con detrimento naturalmente del Perú.

"Al César lo que es del César...": Cochrane, leal al país que lo había contratado, que le había dado la ciudadanía honoraria y al cual gustosamente servía por una suculenta paga, quería que el poder marítimo recayera en Chile. En otras palabras: que Chile fuera potencia en el Pacífico. Además, esa era su obra (o, por mejor decirlo, esa iba a ser la prolongación de la obra por él empezada). San Martín, en cambio, profundamente peruanista, quería para el Perú la preponderancia en el mar. Esta es una prueba inequívoca de que San Martín amaba sinceramente al Perú, y que para el país que había libertado deseaba todo lo bueno.

La rivalidad fue en aumento, y la puja por el poder marítimo llegó pronto a extremos de enfrentamiento personal. Así, por ejemplo, en setiembre de 1821 San Martín atrajo a lo mejor de la oficialidad inglesa (verbigracia, a Guise, que años después se inmolaría como héroe de nuestra escuadra, muriendo por la causa del Perú en la cubierta de su buque).

Simultáneamente, pues, al hecho de la Expedición Libertadora, se desata *la pugna por el dominio del Pacífico*. La actitud de Cochrane tuvo naturalmente la más amplia acogida de parte de O'Higgins, y todos los actos del Lord dirigidos a robustecer la posición de Chile en el mar fueron siempre aprobados plenamente por el Director Supremo.

De Cochrane es la idea de fundar en el Pacífico Sur una talasocracia chilena, que habría de extenderse desde Chiloé y Magallanes hasta Guayaquil (avasallando, por consiguiente, al Callao y demás puertos peruanos) y desde la costa americana hasta las Filipinas, China, la India y Ceylán. Liquidado el poder de España, habría de corresponder a Chile —y sólo a ella (en el pensamiento de Cochrane)— la facultad, amparada por su *poder marítimo*, de imponer un *orden comercial* en todo el Pacífico, "con un comercio liberal abierto a todas las naciones".

O'Higgins y sus desvaríos

En los últimos tiempos de su permanencia en Chile, este plan talasocrático se tornó en la mente de Cochrane idea obsesiva, y, desde luego, se lo comunicó a O'Higgins. Y O'Higgins lo hizo suyo; mas, nada pudo hacer por él porque, caído en desgracia, tuvo que abandonar su país y asilarse en el Perú. Aquí llegó el 28 de julio de 1823 y permanecería hasta su muerte, ocurrida el 23 de octubre de 1842. De las actividades que entre nosotros cumplió, tanto en Lima como en Trujillo y Cañete, no nos corresponde tratar (aunque algunas de esas actividades nos revelarían aspectos interesantes de su conducta, no muy acorde ésta con la gratitud que le debía al Perú), pero sí debemos referirnos a un artículo que escribió en 1831 y remitió, adjunto a una carta,

a un amigo de Inglaterra, el Capitán Coughlan, de la Marina Real. En ese artículo está expuesto su pensamiento (con algunos excesos o desvaríos) sobre la pretendida talasocracia chilena en el Pacífico y sobre las condiciones excepcionales que presentaba su país para imponer un régimen de franca e indisputable hegemonía marítima, particularmente naval.

Después de diversas consideraciones de orden geográfico, en las que no acierta, de justificar la proyección de Chile al Atlántico; de elogiar las virtudes marineras del pueblo chileno (especialmente de los chilotes) y considerar que las posibilidades de su país en pesquería y en cacería de ballenas son únicas en el mundo, a extremo que superan a las de Estados Unidos, concluye diciendo enfáticamente que "de los hechos enumerados se puede inferir que Chile, posee todos los elementos... y todos los recursos locales para llegar a ser *una potencia marítima de primer orden*, superior en grado sumo a los Estados Unidos". Incluso, va más allá en una suerte de desborde mental: dice que, por su privilegiada posición estratégica con relación al Atlántico y al Pacífico, puede convertirse "en la segunda potencia naval del mundo, después de Gran Bretaña" y propone que ambos países, Chile y Gran Bretaña, unan sus destinos para la formación de un imperio de proyección universal. Esta unión les daría "una irresistible fuerza armada". Esta alianza —termina— hay que pactarla de inmediato porque "sabido es que *la paz es la mejor época para prepararse para la guerra*".

¿Megalomanía, delirio de grandeza, imaginación febril? Que cada cual juzgue según su parecer; pero, lo cierto es que, detrás de tanto desborde, se insinúa una doctrina (que se ve opacada por el fárrago): la *doctrina del poder naval y de la supremacía marítima* no sólo en la costa occidental de Sudamérica sino sobre una vasta porción del Pacífico.

Y todo no quedó en el artículo de marras. Cuando las fuerzas chilenas de Bulnes llegaron para disolver la Confederación Perú-boliviana, O'Higgins, aunque achacoso y desterrado, tuvo oportunidad de vivar a los "invencibles ejércitos" de Yungay y revivir, ante sus connacionales, sus proyectos talasocráticos y de poderío marítimo.

Portales

Si hablamos de las guerras contra la Confederación Perú-boliviana (dos: la de Blanco Encalada y la de Bulnes), tenemos que mencionar al instigador de ellas, que, por coincidencia, es el abanderado frenético del poder marítimo chileno: Portales.

Nacido en 1793 —el "año terrible" de la Revolución francesa (que quizá, para los crédulos, influyó astrológicamente en la formación de su incorruptible pero fanático carácter)—, se inició a temprana edad en el comercio y

tuvo un depósito en la calle Bodegones, de Lima, donde almacenaba trigo y sebo de Chile. Aquí conoció a Santa Cruz y a peruanos famosos de la época, todos de botas y charreteras. Después, ya en su país, por un extraño giro en su destino, se dedicó a la política, y en este campo, sin llegar a Presidente de la República, *sólo* como consejero y ministro, reunió los máximos poderes y realizó una obra de granítica solidez. Mientras los países del continente —el Perú entre ellos, desgraciadamente— se debatían en la anarquía y debilitaban, él impuso con mano férrea disciplina en el suyo. Su acción fue la de un caudillo autócrata. Parecía decir en cada uno de sus actos: "Yo mando porque tengo el poder". Y la verdad es que encarriló a su país y, sobre todo, le trazó una línea, una pauta de conducta colectiva o doctrina, a respetar la cual, y hacerla respetar, se dedicó desde entonces el Estado (con algunos paréntesis). Mientras Andrés Bello, llegado de Venezuela, elevaba el nivel intelectual de Chile y legislaba, Diego Portales —el hombrecito enjuto, de nariz afilada, labios delgados y apretados, y mentón firme— ordenaba, imponía, desterraba, mataba a los insurrectos y sentaba las bases de una doctrina que, en el fondo— no obstante su enemistad con el Solitario de Montalván—, en nada se diferenciaba de lo que ya había dicho O'Higgins: *la hegemonía chilena en el Pacífico.* Creada la Confederación Perú-boliviana (que, en el pensamiento del cazurro indio Santa Cruz, prometía el surgimiento de un poderoso Estado), la reacción de autócrata chileno fue inmediata: "La Confederación debe desaparecer para siempre jamás del escenario de América". Para ello, organiza una expedición, pone al frente de ella a Blanco Encalada y en una carta le dice a éste: "La posición de Chile frente a la Confederación es insostenible. No puede ser tolerada ni por el pueblo ni por el Gobierno, porque ello equivaldría a su suicidio".

Disolver la Confederación: he ahí uno de sus objetivos. Pero hay otro de mayor importancia por el carácter permanente que exige tener su aplicación: "Debemos —dice— dominar para siempre en el Pacífico: ésta debe ser la máxima ahora, y ojalá fuera la de Chile para siempre". Para Portales, la influencia de Chile en el mar es *garantía de desarrollo nacional.* Modernamente, sus biógrafos consideran éste como el principal *postulado geopolítico* de su doctrina.

Se explica, así, su preocupación por la marina mercante; y en orden a la *dominación naval,* no extraña que, cuando en noviembre de 1836 envía con autorización del Congreso a Mariano Egaña ante Santa Cruz, con un pliego de exigencias que éste debe acatar so amenaza de guerra, no sólo demanda la anulación de la Confederación sino —pensando en el futuro— la *limitación de los armamentos navales del Perú.* Para Portales no hay cabida, siquiera, para el equilibrio de fuerzas. Sus palabras en el trato internacional son: hegemonía, preponderancia, dominio. Un autor moderno, Mario Barros, que ha

escrito un libro sobre la historia diplomática de Chile (con habilidad, dominio del tema, copiosa documentación pero también con buena dosis de cinismo), al analizar el ideario del *Mártir de Quillota,* destaca que su obsesión fue el *destino marítimo de Chile.* Pensaba –dice Barros– que "la gran vocación internacional de Chile (debía) ser el mar" y que la realización de este ideal dependía de *una gran marina mercante* y de una *poderosa marina de guerra.*

Cañas Montalva y su concepción geopolítica. La "Era del Pacífico"

La poderosa marina de guerra, comparativamente con la del Perú, la tuvo Chile en 1879. Por eso pudo Chile decidir la suerte de la guerra en el combate de Angamos, cuando el legendario *Huáscar,* con Grau –seguido el Héroe, tras su inmolación, por Aguirre, Rodríguez, Palacios y Gárezon–, peleó contra blindados y buques auxiliares en una proporción de siete a uno, hasta sucumbir.

Posteriormente, Chile siempre ha seguido el mandamiento de Portales. En varias oportunidades ha tenido escuadras de primer orden. Llegó a reunir en una ocasión, según el citado Barrós, la sétima del mundo, y tuvo hasta los años 40 un acorazado de 30,000 toneladas con artillería de catorce pulgadas. En 1902, el general Jorge Boonen Rivera, en su *Ensayo sobre la Geografía Militar de Chile,* decía con un inocultable tinte de orgullo: "Nuestra frontera occidental (el mar) sólo podrá ser atacada por una de las grandes potencias europeas: Inglaterra, Francia, Alemania y Rusia o por los Estados Unidos de Norteamérica" (cometiendo el imperdonable descuido de no consignar, entre otras escuadras, a la del Japón). Proseguía: "Se ve cuán remota es la expectativa de que dicha frontera pueda ser atacada con fuerzas de desembarco". Y más adelante: "Siendo nuestras fuerzas navales *superiores a las de cualquiera de nuestros vecinos,* y aun a la de todos ellos aliados, por este solo hecho se comprende que las operaciones que éstos pudieran realizar a lo largo de nuestras costas, son poco probables y de muy escasa importancia". Finalmente: "La defensa de los archipiélagos australes, de las islas esporádicas, de la frontera austral y *de las comunicaciones de la región de Tarapacá* con el valle longitudinal...*depende exclusivamente de nuestra supremacía marítima,* y llevarla a cabo es *misión que incumbe principalmente a nuestra armada de guerra".*

En lo que va corrido de este siglo, la Geopolítica ha alcanzado desarrollo en el vecino del Sur y cuenta con exponentes de renombre, con sólida formación (aunque en parte desvirtuada ésta por su exagerada inclinación nacionalista y la tendencia a la imposición de sus criterios unilaterales). Promotor del movimiento puede ser considerado el general Ramón Cañas Montalva, autor de numerosas obras y artículos, entre las primeras *Base O'Higgins* (1948),

en la que expone "reflexiones geopolíticas sobre el presente y el futuro de América y de Chile".

Considera Cañas Montalva que el mundo se encamina a la *Era del Pacífico.* En este punto, como en otros, sigue a Haushofer. El epicentro del mundo –dice– deriva hacia la cuenca del Gran Océano. El Mar del Sur se convierte "en el océano de las rutas marítimas y áereas más importante". Consecuentemente, los continentes y países que baña el Pacífico, por gravitación natural, vale decir, por dictado de la geografía, forman –o han de formar– un anfiteatro de *relieve mundial.*

Copia de Haushofer el derrotero y subraya la marcha hacia el Oeste: inicialmente, siglos atrás, la *cuenca nuclear* estuvo en el Mediterráneo; del Mediterráneo pasó al Atlántico, por mucho tiempo "el mar del mundo" (de la cultura, del comercio, de las grandes y más perdurables migraciones, de los trasplantes ideológicos); ahora, surge el Pacífico, "vasto y trascendente teatro reservado al futuro".

Al momento, el cuadro es el siguiente:

a) Cuantiosas masas de población asiática se agolpan en el borde marítimo y han hecho ya su ingreso al mundo de la civilización moderna.

b) Demográficamente, China, Vietnam, Japón, Corea y Taiwán (Formosa) representan una población enorme, con tasas de crecimiento muy elevadas. China continental está en los novecientos millones de habitantes (que serán 1,200 millones a finales del siglo).

c) China es un mercado de consumo formidable, y después de su tradicional hermetismo, paulatinamente abre sus puertas.

d) Japón, con una tecnología avanzadísima, una facultad asimilativa sorprendente y una capacidad de trabajo no igualada, es potencia industrial de primera fila.

e) La Unión Soviética, muy preocupada por la estrategia del Indico, impulsa el desarrollo de Siberia y activa sus programas portuarios en el Pacífico.

f) En el frente americano, los Estados de la Unión (especialmente California, como anteriormente ya lo destacamos) cobran día a día, a pasos agigantados, mayor importancia, especialmente en los aspectos económico y demográfico.

g) Australia y Nueva Zelandia, en un tercer sector, con sus ingentes posibilidades de todo orden, progresan y afianzan su autonomía.

Como podrá comprenderse, este cuadro, así esquemáticamente expuesto, favorece a las naciones ribereñas del Pacífico de América del Sur (Ecuador, Perú, Chile), las que, en el planteamiento de Cañas Montalva, necesitan unirse para ingresar fuertes y respetables a la "era del Pacífico", apoyándose mutuamente. Pero, no demora Cañas Montalva en subrayar que *las mayores*

ventajas ha de obtenerlas Chile. Por su posición geográfica y por la significación integral de algunos de sus territorios, como Chiloé, Aysén, Magallanes y otros, Chile "tendrá –dice– el *absoluto dominio de las vías marítimas y aéreas de esta parte del Hemisferio".*

En su valoración geopolítica, insiste en el factor *ubicación.* En este sentido, por su ubicación "de alcance estratégico continental" –destaca–, algunas regiones serán en el futuro, cuando el Pacífico se convierta en centro mundial, "verdaderas llaves" de la comunicación, del comercio y aun del sistema político que surja.

Su posición es privilegiada. "El futuro reserva a Chile misiones de fundamental importancia". Parece en esta parte gravitar en el pensamiento de Cañas Montalva la idea talasocrática de Cochrane y O'Higgins: "El imperativo geográfico de su posición va llevando a Chile a convertirse en uno de los puntos neurálgicos de mayor significación en la estrategia mundial". Y anuncia con alarde profético este cambio: Europa se conectará a Asia (al Lejano Oriente, se entiende) no por el Mediterráneo (Suez), controlado por los rusos, sino por Panamá y *por la región austral de Chile* (Magallanes, Beagle, Drake). Como tantos otros analistas y estrategas, advierte que Panamá puede ser destruído. (Recordemos que Spykman dice que puede ser destruido aun por armas convencionales). Entonces, "la trascendencia de las líneas de comunicación del Pacífico Sur se hace grandemente más significativa".

(Aquí, interrumpiendo un momento la exposición de Cañas Montalva, podríamos reproducir un párrafo muy elocuente de Spykman. Dice éste: "Estando situado Chile en la punta del continente de Sudamérica y a lo largo del estrecho de Magallanes, posee una situación estratégica que podría llegar a ser del mayor interés para Estados Unidos, en caso de emergencia. Si el canal de Panamá dejara un día de ser utilizable, la ruta en torno al estrecho de Magallanes o al Cabo de Hornos sería el único camino por donde trasladar unidades de la escuadra de Estados Unidos de Norfolk a San Diego y viceversa...". Se ve, pues, que Cañas Montalva conoce bien esta realidad y esta particular circunstancia estratégica).

El imperativo de la época: "potencia del Pacífico Sur"

Optimista y entusiasta, el general chileno aconseja, tras las consideraciones expuestas: la *posición geográfica* y el *destino* "nos muestran que es el momento oportuno e imperativo... para mirar con (la) mayor visión patriótica las infinitas posibilidades que nos brinda la iniciación de la Era del Pacífico y actuar con la inteligencia, energía y entusiasmo que ellas merecen". Es una clarinada de alerta.

Luego, hinca la espuela: "El respeto de tradiciones gloriosas, la gran tarea que nos incumbe en la acción y defensa continental y la voluntad de engrandecer a nuestra nación, nos ordenan perentoriamente dedicarnos a esas significativas empresas, sin pretensiones desmedidas pero, al mismo tiempo, sin consideraciones sentimentales ni claudicaciones decadentes y pusilánimes".

Así, como por un encadenamiento gradual que le permite pasar, aparentemente sin alarma de nadie, de la colaboración internacional a la hegemonía, Cañas Montalva concluye desafiante: "Una consideración minuciosa de las incalculables posibilidades nacionales no ha llevado, con sentido realista, a propiciar la tesis de *Chile, potencia del Sur Pacífico*". Innúmeros hechos y circunstancias —agrega— determinan "la amplia y trascendente misión que el destino ha reservado a Chile, como inequívoco factor de potencialidad en el Sur de este océano..." Debemos "convertirnos —sentencia— en entusiastas, decididos e inquebrantables *forjadores de una potencia*..." Y mirando a todo lo ancho de la pretensión y como quien lanza una arenga, proclama: "Obedezcamos a los *imperativos de la geopolítica de la época*: tengamos la conciencia y la voluntad de convertirnos en lo que nos corresponde ser: *una potencia del Sur Pacífico*".

Pinochet. Objetivo nacional: "desarrollar un gran poder marítimo".

El encadenamiento al que aludíamos es claro: nada perturba la línea que comienza en 1817 y llega hasta el presente. Ahora es el General Augusto Pinochet Ugarte, en el poder desde el derrocamiento del Presidente socialista Salvador Allende, en setiembre de 1973. Como profesor de la Academia de Guerra de su país, Pinochet enseñó Geografía Militar y después Geopolítica. Durante varios años fue también profesor del Ejército ecuatoriano, al que lo une, por lo tanto, una estrecha vinculación. En su libro de gran circulación *Geopolítica* (1974) se lamenta que los pensadores chilenos inclinados al cultivo de esta disciplina no hayan logrado todavía "crear una Escuela Geopolítica nacional" pero se lisonjea que ya en los últimos años esta ciencia haya entrado a las universidades. Se difunde, pues, la Geopolítica y por sus anteceden tes históricos está llamada a ocupar un sitial elevado tanto en las academias como en los medios castrenses. En todo caso, hay base para que prospere y dedique con animación sus empeños al estudio y fundamentación de los *objetivos nacionales.* Pinochet enumera tres; uno de ellos, el principal: *desarrollar* —dice— *un gran poder marítimo.*

Se mantiene, así, la idea —con carácter de reto— de una *talasocracia chilena en el Pacífico Sur.* Idea que, por cierto, compromete al Perú.

El coronel Guillermo Gana Molina, oficial de Estado Mayor y profesor de la Academia de Guerra, secunda con obsecuencia áulica pero, al propio

tiempo, con convicción ideológica y profesional, al General Pinochet. En una reciente publicación (1978), comentando la tesis de Haushofer de la proximidad o inminencia de la *era del Pacífico* (expuesta ya en 1924), expresa que las "proféticas palabras del pensador alemán"..."adquieren para nuestro país, hoy, una significación especial. Chile, por su ubicación y posición geográfica privilegiada, sus territorios extracontinentales y las regiones antárticas de su dominio, participa en los actuales momentos en ese océano como *potencia del Pacífico Sur*".

Ante el reto, "el Perú debe vivir desconfiado y alerta"

Idea con "carácter de *reto*", decíamos. La palabra en bastardilla, exige una explicación. Dejaríamos en cierto modo desconcertado al lector que reflexione en torno a los problemas y situaciones que venimos planteando, si no dijéramos unas palabras –preliminar expresión de nuestro pensamiento sobre la materia (pensamiento en camino de madurar)– acerca de la posición que a nuestro país le corresponde adoptar frente a la trayectoria chilena de talasocracia en el Pacífico y poderío marítimo. Chile tiene una costa de 4,200 kilómetros de largo, fragmentada a partir de Chiloé, en la que mares duros han forjado en el hombre un espíritu marítimo de buen temple (aunque la opinión tenga sus quejosos detractores entre los mismos chilenos). El Perú tiene una costa de más de dos mil kilómetros, en la que mares por lo general apacibles pero excepcionalmente ricos han atraído al hombre desde la más remota antigüedad. Tengamos presente que allá, en la noche de los tiempos, antes de hacerse horticultor, el hombre de los Andes que vivía de la caza, al bajar a los llanos marítimos se hizo recolector de mariscos y pescador, iniciando, así, una *vinculación permanente con el mar*, que nunca jamás, en los milenios de su existencia acá, iba a ser interrumpida. Esa *vinculación* se tornó después *dependencia*, y en muchos decisivos momentos de su historia, ya no el mero hombre, individual o colectivamente considerado, sino el *Estado peruano* confió su existencia, su permanencia y hasta –geopolíticamente hablando– su supervivencia *en el mar*.

Peruanos y chilenos son, pues, cada cual en la medida que estime justa, *pueblos que dependen del mar*, pueblos de profundas raíces telúricas (sobre todo, el nuestro) modelados por un continente en el que se alza una carismática cordillera, pero que, con vocación más o menos acentuada, con aptitud más o menos dispuesta, con sensibilidad más o menos refinada y alerta, *miran* o, por conveniencia, *deben mirar al mar*. Para ellos, el mar no es adorno ni voluptuosidad geográfica sino imperiosa necesidad.

Ahora bien: peruanos y chilenos se proyectan al mismo mar, y entonces *por inevitable deformación de la conducta humana, la vecindad genera retos.*

Es una forma de "competencia"geopolítica. ¿Qué lleva a Chile a pensar en talasocracias, en dominios excluyentes, en "limitaciones" para "el otro", en programas de hegemonía? ¿Por qué el enfrentamiento portuario? ¿Por qué aquello de: *"Debemos dominar para siempre en el Pacífico..."* ?

So pretexto de epistolarios, so pretexto de homenajes a los próceres, so pretexto de reafirmaciones nacionalistas, las ideas se repiten y transmiten de generación a generación y no pierden su vigencia. He aquí el peligro. Y ante el peligro no cabe otra postura que la de ponerse en guardia. Esto es lo prudente y sensato (subrayando que la prudencia y la sensatez son virtudes, y que toda conducta inspirada en la virtud es noble, desinteresada y necesaria).

Encontramos en las serenas y patrióticas meditaciones de un peruano ilustre que vivió imbuído de los ideales del americanismo, el consejo que, frente al problema que tratamos, nos conduce a esas virtudes. Cedámosle la palabra a ese peruano ilustre, Alberto Ulloa. Dice: "El mar mismo, que ha hecho de Chile un país con aspiraciones de potencia marítima y, sin duda, marinero, aventurero y audaz, clama en el Perú, a lo largo de una costa también inmensa, por *la constitución de un poder naval proporcionado con su importancia y necesidades...* Ya una vez la codicia de nuestra riqueza y el afán de adquirir la supremacía marítima, lanzaron a Chile contra nosotros..." Por eso —agrega, como grave admonición—, *"el Perú debe vivir desconfiado y alerta.* Puede y debe ser amigo de Chile y poner en esta amistad un sincero deseo de hacerla efectiva y perpetuarla sin sombras, pero teniendo siempre presente que bajo ella pueden incubarse, desenvolverse y tomar posiciones *otras ambiciones chilenas,* en formas en parte previsibles y en parte no. En los pliegues del manto de la paz se suelen encubrir las espadas y sería insensato un pueblo que dejara las suyas, mientras el amigo, que puede disfrazar al enemigo, avanzara con la mano tendida pero sin despojarse de aquéllas y sin deponer su reflejo en la codiciosa mirada".

Párrafo limpio y franco, que invita a meditar, sobre todo en aquellas tres proposiciones que nosotros hemos destacado en caracteres cursivos. El texto del gran internacionalista es de 1941. Han transcurrido casi cuarenta años. Hoy, el poder naval del Perú alienta en la ciudadanía el más sano y confiable optimismo.

CAPITULO VII

UN PAIS ENCLAUSTRADO Y UN MAR EN DISPUTA

A uno y otro lado del *cono Sur,* el mar sigue siendo escenario de serios conflictos. Y para extender la complejidad de los problemas, en el extremo

mismo meridional, allí donde, para unos, se juntan las aguas del Pacífico y el Atlántico, y, para otros —los más acertados científicamente—, baten olas que no son ni del Atlántico ni del Pacífico sino del Océano Antártico (nunca mencionado en los comentarios internacionales), los conflictos son aún más graves y atraen con mayor vehemencia la atención mundial.

Cuatro problemas se ventilan desde hace años:

a) En el *Pacífico,* el enclaustramiento geográfico de Bolivia.

b) En el *Atlántico,* la pugna argentino-brasileña por el dominio o control de la porción Sur.

c) En el *extremo Sur,* el enfrentamiento chileno-argentino por el Canal Beagle y la soberanía sobre las pequeñas islas Lennox, Picton y Nueva.

d) En la *proyección de la Tierra del Fuego,* vale decir, en el Antártico, el forcejeo por el Continente Helado, la Antártida (incluyendo, naturalmente, los mares adyacentes).

Veamos en este penúltimo capítulo de nuestra exposición los dos primeros problemas, para abordar el del Canal Beagle y el de la Antártida en el capítulo final.

Bolivia y el mar: aspiración irrenunciable

Al constituirse la República de Bolivia en 1826, sobre el territorio de la antigua audiencia de Charcas, obtuvo salida al mar por Atacama, que políticamente se llamó provincia de La Mar. Tuvo, pues, Bolivia una costa de considerable extensión, con cuatro puertos: Cobija, Mejillones, Tocopilla y Antofagasta. Pero, durante mucho tiempo, ni esos cuatro puertos ni los cuatrocientos kilómetros de litoral que le correspondían, los usó. Su movimiento comercial lo hacía preferentemente a través del territorio peruano, por Arica y Tacna. Atacama era un desierto, un horror de desierto, el más seco e inhóspito del mundo, del cual, en la década del 30 del siglo pasado, huyó espantado Carlos Darwin.

Pero el desierto atesoraba riquezas: guano fresco en los promontorios y puntas del litoral, guano de covaderas y salitre en la llanura interior (lo mismo que nuestra provincia de Tarapacá, en la que igualmente abundaba el nitrato de sosa y el guano, y prometía, con agua, como lo demostró don Guillermo Billinghurst, convertir en un vergel la desolada Pampa del Tamarugal).

Chile codició esas riquezas —que consideraba salvadoras para su tambaleante economía— y las conquistó en una guerra de usurpación y despojo. Hablar de esa guerra no nos corresponde, dados los límites precisos de nuestra exposición, y así nos evitamos manchar estas páginas con la iniquidad y la barbarie que caracterizaron la contienda de parte del provocador. Bolivia,

como país aliado del Perú (por el tratado de defensa y ayuda mutua de 1873) sólo intervino al comienzo. Después de la sangrienta batalla de Tacna (26 de mayo de 1880), sus tropas, diezmadas, se retiraron a las alturas, y Chile se adueñó de Atacama (donde había desembarcado un año antes, en febrero). El Perú, heroicamente, siguió luchando hasta 1883, solo. Perdió, y por el tratado de Ancón tuvo que entregar Tarapacá. El plebiscito para Tacna y Arica, acordado en ese tratado, nunca se realizó; y el arreglo definitivo recién llegó en 1929, en las postrimerías del gobierno de Leguía: el usurpador se quedó con Arica y la irredenta Tacna volvió al seno de la Patria tras un pérfido cautiverio de medio siglo.

Bolivia quedó convertido en país mediterráneo y, por consiguiente, en la deplorable condición de país disminuido, sin salida al mar, no obstante asistirle el derecho. Enclaustrado, en varias oportunidades reclamó revisión de lo sucedido y justicia para reparar la iniquidad del 79, pero sus reclamos cayeron en el vacío. Mas, en los últimos tiempos, Bolivia ha hecho *aspiración nacional irrenunciable* u *objetivo nacional de suprema prioridad* el pedido de una salida al mar. Una vez más rotas las relaciones diplomáticas, el diálogo ha quedado suspendido. El Perú conoce del conflicto desde que el artículo primero del Protocolo Complementario del Tratado del año 29, lo faculta a pronunciarse si las partes directamente comprometidas, es decir, Bolivia y Chile, convienen en disponer de una parte, por pequeña que sea, del territorio de Arica, que fue peruano (y lo será siempre en el corazón de todo peruano). Ese dispositivo es, en realidad, un *derecho de veto.* Mayor compromiso, obligación de intervenir en la solución del problema portuario de Bolivia, no tiene el Perú, en lo absoluto. El referido problema portuario es problema de Bolivia en cuya solución el único país obligado a participar por razones históricas (de despojo) y geográficas (de enclaustramiento) es Chile. Bien puede decirse, entonces, que *es problema de ellos,* como lo da a entender claramente con su abrumadora erudición diplomática y profundo conocimiento de los antecedentes y de los hechos, Alberto Ulloa, en su libro, hace poco reeditado, *Posición Internacional del Perú,* al que aludimos en el capítulo anterior.

Aunque en aras de la concordia lo ha hecho, ni siquiera le corresponde a nuestro país proponer fórmulas de solución. Rechazada por Chile la de los enclaves, rechazada por Bolivia la otra del corredor en territorio de Arica con canje o compensación territorial, propuso el Perú una tercera fórmula: la del trapecio en las proximidades de la ciudad de Arica con soberanía compartida por los tres países. Fue descartada. Así las cosas, la reclamación del mar ha entrado a una etapa de letargo, en la que la campaña por parte de la República del Altiplano continúa (artículos en los periódicos, concentraciones populares, marchas, pronunciamientos de los partidos políticos, etc.) pero el proceso diplomático y el anhelado acercamiento al mar hállanse detenidos.

Coincidiendo extrañamente con el centenario del despojo, el fuego se ha apagado.

Por el Oeste, hasta la isla de Pascua (donde el turismo encubre la estrategia)

¿A qué fórmula de solución, permanente y justa, arribarán las partes en disputa? Difícil vaticinarlo. Chile no acepta la división de su territorio en el caso que Bolivia insistiera en la devolución de Atacama o de una parte de este territorio, *primero* porque no concibe que las provincias del Norte se desliguen del resto del país (como la Prusia Oriental se desligó del territorio alemán por mandato de Versalles, al término de la Primera Guerra Mundial); *segundo,* porque para los chilenos, la toma de Atacama en febrero de 1879, luego del desembarco de Antofagasta, fue —lo dicen abiertamente— un acto de simple *recuperación* de lo que había sido de ellos; y *tercero,* porque toda solución portuaria a la altura de Atacama atentaría directamente contra sus intereses oceánicos, que no pueden ser mellados. Aquí conviene traer a colación, como un complemento de lo ya dicho sobre la política oceánica de nuestro vecino del Sur, el programa de expansión que se ha trazado. Este programa no se limita a las doscientas millas sino que avanza, por el Oeste, hasta la isla de Pascua. Francisco Orrego Vicuña, en su libro sobre *El Océano Pacífico* (1975), habla de la "protección geopolítica de Chile en el Pacífico", protección que —dice— debe ser "sólida", continua, en ningún caso alterada o cortada por intromisiones extrañas, y que debe tener por bases o puntos fundamentales de apoyo: el litoral del país en todo su frente de 4,270 kilómetros, el Estrecho de Magallanes, la isla de Pascua y el territorio antártico. A mayor abundamiento, por decreto supremo de 5 de junio de 1974, el Ministerio de Relaciones Exteriores de Santiago ha establecido, dentro de la estructura del Estado, la delimitación del *Mar Chileno.* Ese decreto tiene dos considerandos que interesa conocer. El primero se refiere a "la importancia y gravitación que tiene el mar en el destino de Chile"; el segundo subraya la "natural vocación marítima que...existe en la conciencia nacional".

Pascua, o *Rapa Nui,* prolonga la política oceánica de Chile a cerca de cuatro mil kilómetros al Oeste del continente, y en la distribución de los fondos submarinos que en diversas citas internacionales se ha propuesto, le concede una de las extensiones más grandes del reparto mundial. Chile tomó Pascua el 9 de setiembre de 1888 y dice que lo hizo observando "rigurosamente las prescripciones del Derecho Internacional". Era entonces esa isla —refiere Víctor Vergara en su libro *La isla de Pascua. Dominación y dominio* (1939)— un punto perdido en la inmensidad del Pacífico sobre el cual no ejercía soberanía ningún Estado *(res nullius)* y cuyos habitantes no pasaban de ser "un puñado de hombres diezmados por las epidemias y la lepra, perse-

guidos y explotados por los piratas, que vivían miserablemente". Añade la versión que los propios jefes indígenas cedieron "para siempre y sin reserva al Gobierno de la República de Chile la soberanía plena y entera de la isla". Hoy, Pascua —mantenida durante mucho tiempo sin mayores expectativas y a la que se le mandaba el socorro de sólo uno o dos buques al año— se ha convertido en punto de apoyo, en el extremo occidental del *Mar Chileno,* y consecuentemente en hito importante de la vasta extensión oceánica que este país exige se le reconozca. Con el aeropuerto de Hangaroa, Chile ha entrado a Oceanía. Desde luego, el turismo sirve de biombo a la estrategia.

El ya citado Guillermo Gana Molina, geopolítico que sigue al pie de la letra las directivas del Presidente Pinochet (y que, como buen geopolítico, tiene la preocupación —o la obsesión— del futuro a partir de la realidad presente), señala, entre inocente y precavido —pero en un mecerse intrigante— que "la isla de Pascua adquiere un significado geopolítico que se proyecta hacia Australia, Japón y Asia Sudoriental". (Es decir, parece que corriera la pluma sobre el papel no el coronel Gana Molina sino el mismísimo don Bernardo O'Higgins). Pascua se proyecta —añade— "como una punta de expansión, tanto en su *significado cultural"* (ahí está la idea de Ratzel, innegable *casi* ley) "como en el aspecto socio-económico" (ahí, Mahan). Luego dice que la islita "constituye en el planeamiento estratégico una *posición de vanguardia,* tanto en lo nacional como en lo continental" (con lo que confirma que ha asimilado muy bien la tesis del *poder marítimo* del gran teórico de Newport).

Pascua, entonces, no es el mero triángulo volcánico de las gigantescas estatuas de piedra, que en inolvidables días de marzo de 1967, llegados en el *B.A.P. Independencia,* recorrimos guiados por el misionero capuchino alemán R.P. Sebastián Englert, absortos por tanto misterio y por tanta belleza oceánica, y donde concluimos la lectura del amenísimo *Aku Aku* de Thor Heyerdahl, sino *algo más.* De donde: si Pascua interesa a los científicos (pensamos en Métraux) interesa también a quienes corresponde organizar la seguridad en el mar y responder adecuadamente al reto de los programas de poder.

Brasil-Argentina: una rivalidad antigua

El segundo problema es el de la pugna argentino-brasileña por el dominio o control del Atlántico Sur. Es una pugna sorda, que se libra entre telones, sin toques de rebato, pero que desde hace años preocupa a los dos países. Además, como esa pugna afecta a dos países que aspiran al liderazgo continental; como perjudica poderosos intereses; y como, por último, tiene graves implicancias dentro del marco de la estrategia mundial, ha sido objeto —y sigue siéndolo— de análisis exhaustivos por parte de los expertos en relaciones

internacionales, de los estrategas, de los políticos y, naturalmente también, de los geopolíticos.

Desde hace cuatro siglos, como anota Miguel Angel Scenna (1975), las relaciones de Argentina y Brasil son de rivalidad. Los dos países han luchado y luchan por el poder, y los orientadores de cada bando en la política internacional han dirigido sus programas de acción hacia el logro de la supremacía. Esta ha estado unas veces en el coloso amazónico; otras, en la potencia del Plata; y épocas ha habido, también, de equilibrio.

Ahora bien: la rivalidad no enfrenta únicamente a los países *en sí* ni se libra con los medios, recursos y fuerzas que cada uno tiene dentro de sus ámbitos territoriales sino que —y esto es lo que aquí nos interesa y debemos destacar— se proyecta más allá de los linderos naturales, vale decir, más allá de las fronteras, más allá de las cuencas hidrográficas que les pertenecen y de sus correspondientes litorales. En otras palabras, *la rivalidad llega al mar.* Y, por razones geográficas fácilmente detectables en el mapa, se circunscribe al *Atlántico Sur.*

Trayectoria de un coloso

Abundante literatura —más doctrinaria que oficial— hay sobre esa realidad. Brasil "oficialmente" fue descubierto —recordemos, porque ya lo tenemos dicho— por Pedro Alvares de Cabral. ¿Descubrimiento casual, descubrimiento premeditado, intencional? No lo sabemos ni para los efectos de nuestra exposición en esta parte interesa. "Llevado por las corrientes", divisó un monte, que llamó *Pascoal,* desembarcó (22 de abril de 1500) y se instaló por unos días en el sitio que bautizó con el nombre de *Puerto Seguro.* En la geografía moderna, ese punto está entre Bahía y Rio de Janeiro. Siguieron otros viajeros, todos atraídos por el llamado *palo del brasil,* que daba buen colorante. Portugueses en su mayor parte; pero no tardaron en hacer su arribo también los franceses, y en tal número que la corona de Portugal, con derecho a esa tierra por el Tratado de Tordesillas y precavida, decidió fundar una colonia. Surgieron ciudades, se crearon doce capitanías y en 1538 se estableció una Gobernación General con sede en Bahía, germen del coloso de hoy. Insistieron los franceses, pero fueron desalojados por los dueños de casa a fines del siglo XVI. Tras los galos llegaron los holandeses, igualmente codiciosos y bien armados, bien organizados, decididos no sólo a sacar provecho económico sino a fundar una colonia que los acogiera con seguridad. La lucha con los lusitanos fue larga y terminó a favor de éstos a mediados del siglo XVII. Entonces viene la expansión interna, que se conoce en la historia con el nombre de *movimiento bandeirante,* que es la "marcha hacia el Oeste", a la que en otra parte nos hemos referido.

No obstante el renovado peligro francés, que no ceja en sus intenciones de dominación. Brasil va tomando cuerpo, se va haciendo poderoso y, con pujanza extraordinaria, se expande. Se expande, como hemos dicho, hacia el Oeste, penetra en la selva, sigue el curso de los grandes ríos, se adueña del corazón del continente, pasa la línea de Tordesillas y conquista tierras "cartográficamente" españolas; pero mientras tal ocurre en esa dirección, no deja de ser fuerte también el *avance hacia el Sur* (desde San Pablo), que va a dar origen a los primeros encuentros con la gente del Uruguay y, sobre todo, de Buenos Aires.

Paralelamente, aparece el espíritu independista. En 1792 este espíritu tiene su primer mártir, José de Silva Xavier, más conocido con el nombre de Tiradentes.

Lo que sigue es la historia del Imperio, la historia del siglo XIX, con Juan VI, que huye de Lisboa por la invasión napoleónica y se instala en Río de Janeiro; con Pedro I, emperador; y con Pedro II, emperador también. En 1889 cayó el régimen y se estableció la *República federal,* al modelo norteamericano.

El movimiento bandeirante había seguido y de resultas de la incontenible expansión, que, incluso, había desconocido los convenios con España e impuesto, para los efectos de la demarcación territorial, el principio del *uti possidetis de facto,* surgió el coloso de 8'500,000 kilómetros cuadrados de extensión que pronto tendrá doscientos millones de habitantes.

A diferencia de otros países que han marchado a la deriva (o que han progresado por la bondad de Dios o el socorro de la casualidad), el avance del Brasil ha sido siempre, desde un comienzo, fruto de un planeamiento o de una acción coordinada o de un trabajo colectivo con metas más o menos precisas. Los sociólogos, los historiadores, los economistas, los pensadores han sabido abrir trocha para que el país no se pierda y vaya hacia *un destino.* Hoy, a tono con la época, son los geopolíticos (y con éstos, los estrategas —tanto los estrategas del frente interno como los estrategas del frente externo—) los que dirigen los destinos del Brasil, los que orientan las relaciones internacionales, los que promueven y alientan científicamente el desarrollo, los que trabajan por dar coherencia y trabazón a ese territorio inmenso en el que la geografía alterna y enfrenta las más variadas regiones y los más disímiles matices, y los que, en fin —en la tarea de mayor importancia— impulsan a la nación (no obstante los muchos problemas internos, las crisis políticas, los desniveles sociales y las cuantiosas deudas) *hacia el poder.* De la mano y con la asesoría de los tecnócratas, los geopolíticos brasileños quieren para su país un puesto en el club de las grandes potencias mundiales, un puesto activo en el esquema estratégico de Occidente contra la amenaza comunista (al lado, por cierto, de Estados Unidos) y un puesto rector en el continente sudamericano

Mario Travassos: exaltación del Atlántico y desarrollo portuario

Euclides da Cunha puso las bases, y en la década del 30 Mario Travassos delineó un programa coherente para la *proyección continental del Brasil* (que tal fue el título de su influyente libro) con seis acciones básicas: la *primera,* exaltación de los valores culturales y económicos del Atlántico (el mar por excelencia, el "mar de la civilización" —decía— a diferencia del Pacífico, "mar sin importancia", mar a la espalda del mundo civilizado); la *segunda,* enfrentamiento de las cuencas hidrográficas: la amazónica contra la platina, para someter a ésta y contener el avance argentino hacia el Altiplano boliviano, donde reside la charnela del continente, el "triángulo clave" de la dominación regional; la *tercera acción,* penetración por la línea Santa Cruz-Cochabamba, en dirección Este-Oeste, para seguir a Arica y cortar la línea de penetración argentina Sucre-Cochabamba (con la ventaja para el Brasil de constituir Santa Cruz, cerca del río Piray, una ciudad amazónica, susceptible entonces de ser fácilmente atraída, desglosada); *cuarta acción,* debilitamiento de Buenos Aires, foco de la poderosa corriente de influencia argentina y el más importante centro comercial del sistema del Plata, el mismo que se prolonga por los tributarios Paraguay y Paraná; *quinta acción,* robustecimiento de la línea Santos-Río Grande, verdadera columna vertebral del Brasil Platino; finalmente, *sexta acción básica,* integración amazónica para absorber todo el Oriente Andino (de Ecuador, Perú y Bolivia) y darle salida por el río Amazonas al "mar de la civilización", el Atlántico.

Travassos puso énfasis, al delinear su doctrina geopolítica, en la necesidad de anular el puerto de Buenos Aires mediante un *frente portuario brasileño* de 1,100 kilómetros de largo, tendido a partir de Santos, que debía ser elevado a la categoría de superpuerto. De ese *frente*, plenamente capacitado para el comercio de ultramar, debían desprenderse *ejes perpendiculares* de *penetración* hacia el río Paraná y con destino a Paraguay y Bolivia a fin de "quebrar la columna longitudinal del Plata".

En lo que toca al tema que abordamos, la exaltación casi glorificadora del Atlántico (con la consiguiente sumisión del Pacífico) y la lucha portuaria con la mira puesta en el debilitamiento de Buenos Aires, son ideas fundamentales en el programa de Travassos hacia la hegemonía continental del Brasil. Así, pues, Brasil alcanzaría preponderancia sólo si pudiera estrechar su doble *programa interno* (de cohesión regional y de expansión hacia el triángulo altiplánico Santa Cruz-Cochabamba-Sucre) con su *acción en el mar,* dirigida ésta a *dominar en el Atlántico* (con las mortales armas de la imposición económica y la vigorización portuaria). Un comentarista del visionario capitán de Ejército de los años 30, dice que "hoy Brasil está convirtiendo en realidad

lo que el capitán Travassos trazara en teoría". El juicio, desde luego, queda en debate.

Golbery do Couto e Silva: el Norte, de Estados Unidos; el Sur, del Brasil (en la paz y en la guerra)

La figura cimera, hoy, en el Brasil, en el campo de la Geopolítica, es el general Golbery do Couto e Silva, hasta hace poco Jefe de la Casa Civil del ex-Presidente Geisel y amigo íntimo, según se supo por los periódicos bien informados, del actual primer mandatario, general Juan Bautista Figueiredo. Golbery sigue en muchas partes a Travassos pero tiene aportes personales de primera importancia. A su profunda preocupación por el *frente interno* (el Brasil, dice, es un país de "penínsulas" cuyos "istmos" hay que ensanchar para dar cohesión y maciza solidez a su territorio, y también es un país que presenta en la parte nuclear de su interior una "isla" descomunal —la isla amazónica— que hay que integrar o unir para articular plenamente las partes del todo) añade su preocupación, también profunda, por el *rol que le corresponde a su país en el mundo,* y por el que le corresponderá, sobre todo, en el caso de un enfrentamiento armado entre el mundo libre, que encabeza Estados Unidos, y el de la sumisión estatal y totalitaria que encabeza Rusia. Golbery no duda: al Brasil le corresponde estar con Estados Unidos, del que progresivamente va a recibir los aportes fundamentales de la más sofisticada tecnología. En esta decisión no hay entreguismo; hay intercambio. Estados Unidos se beneficiará con el aporte estratégico de Brasil. En efecto: *Brasil controla geográfica y geopolíticamente el Atlántico Sur* (mientras Estados Unidos, con el aporte de la OTAN, controla el Atlántico Norte). Brasil es como un gigantesco e inhundible portaviones, proa al Este. Por ésta su dirección, divide al Atlántico en dos, y su compromiso estratégico se concentra en el Sur. Controla el Africa y, a través de Africa, *el flanco Sur del área comunista moscovita.*

En el esquema de Golbery, Argentina no cuenta. Africa no cuenta. El Pacífico es un mar secundario. El axioma es éste: *la suerte del mundo se decide en el Atlántico.* Con bases navales, aeródromos y plataformas de cohetes, Brasil hace suyo el Atlántico Sur, sirviendo, así, a la causa mundial de la democracia. Cumpliendo un rol estratégico tan significativo, lógicamente le corresponde esperar mucho de Estados Unidos; sobre todo, dos cosas: tecnología y capitales. Así, bien vale la pena ser satélite.

A Travassos le preocupó la ancha faja hispano-hablante que por el lado del Pacífico y por los extremos Norte y Sur (Venezuela y Argentina) tiende un *cerco continental* al Brasil. Este cerco hoy podría ser llamado, en homenaje al Acuerdo de Cartagena, el *cerco andino.* A Golbery mayormente no le

preocupa este cerco. Por el contrario, se inclina por la integración (aunque no oculta que su doctrina apunta a la hegemonía continental de su país). La Geopolítica –dice– "no se limita a la consideración de agresiones y de antagonismos. Junto a una Geopolítica para la lucha, para la defensa o el ataque, subsiste y subsistirá siempre una Geopolítica de Paz, inclinada hacia los valores mucho más altos y generosos de la solidaridad internacional, de la comunión voluntaria de los pueblos, del progreso incesante de la civilización y de la cultura". Con este lenguaje lírico, agrega que Brasil, "en el marco de esa Geopolítica de Paz, creadora y afirmativa", brindará su más amplia ayuda al mundo pobre y hambriento "que se extiende, trágicamente, desde las montañas andinas... hasta los confines del mundo indonesio". En América Latina le corresponde "estrechar los lazos de la cooperación internacional". Tales palabras, innegablemente hermosas, parecen un prólogo o una exposición de motivos del Pacto de Cooperación Amazónica, propuesto en mayo de 1978.

La teoría de los "vacíos geopolíticos". Para Argentina, uno de ellos: el mar

Desde luego, otro es el modo de ver las cosas de Argentina. País con inteligencias cultivadas y maduras, país que ha seguido siempre de cerca sus problemas, país que no sabe de la pesadez del letargo y sí de la intranquilidad de la vigilia, sabe que hay rivalidad, no se engaña en el análisis de las situaciones y abiertamente, como le corresponde, expone sus puntos de vista.

Geopolíticos, estrategas, economistas, expertos en relaciones internacionales, ingenieros vinculados a las grandes obras de progreso que realiza el país del Plata –a través de artículos y libros– han acumulado una abundante y variada literatura. El porvenir de la cuenca del Plata llena miles de páginas; los estudios sobre las gigantescas centrales hidroeléctricas de Itaipú y Corpus, igualmente repletan los estantes; los problemas vecinales acaparan la atención pública; el caso de las Malvinas (en poder de Inglaterra desde 1833) mantiene en constante actividad a los funcionarios de la Cancillería; y así, muchos otros problemas concitan la atención de los expertos e invitan a la reflexión ciudadana. Pero, sin duda, el tema geopolítico que más inquieta es el del Atlántico, en sus dos lados conflictivos: en el lado que involucra a Chile y en el lado que involucra al Brasil.

"Argentina –dice Bernardo Quagliotti, uruguayo– se destaca por su insularidad económica, ya que el 90 o/o de su comercio se dirige a los grandes mercados extracontinentales. Gracias a la constructiva visión de sus geopolíticos, viene formalizando...*una doctrina marítima que parte de la base de que los intereses del mar configuran importantes objetivos para el desarrollo y seguridad del Estado*". Y otro especialista, Vicente Palermo, al plantearse la pregunta: *¿Por qué es importante para nuestro país el Océano Atlántico Sur?*,

advierte que "Argentina es un país que ha alcanzado muy lentamente una percepción clara del mar". Geopolíticamente –agrega– "recién en la actualidad comienza a percibirlo como *un espacio propio*, que *le pertenece naturalmente* y en el que puede proyectarse". Pero, a renglón seguido, expone los temores derivados de la experiencia mundial: "Argentina sabe hoy que cualquier *vacío geopolítico* ha de ser, en un futuro no muy lejano, *llenado* inexorablemente por quienes lo necesiten y tengan la *fuerza* necesaria para hacerlo, más allá del plano jurídico, porque, nos guste o no, las relaciones internacionales están signadas por el irónico aserto de Pascal: 'Como no se pudo lograr que lo justo fuera fuerte, se dispuso que lo fuerte fuera justo'. Nadie puede imponer la justicia si no tiene la fuerza necesaria y *un vacío geopolítico es una debilidad en tierra o en mar".*

Argentina admite tener tres grandes vacíos geopolíticos, a saber: la Patagonia, el Mar Argentino y los territorios antárticos. A ellos está ligado el destino del país; pero, al momento actual, los tres se presentan como porciones en peligro, prontas a ser llenadas por quien las necesite y tenga fuerzas para ocuparlas.

Cinco razones obligan a Argentina a cuidar de su mar; la *primera:* una razón económica, es decir, una razón que se expresa en la palabra *recursos.* Es consenso que "los recursos naturales que ya se conocen en el Atlántico Sur son de carácter estratégico". La *segunda razón:* el Atlántico Sur "resulta vital" para la defensa de Estados Unidos y, por ende, para toda la América Latina, la que se ubica en la "retaguardia estratégica". La *tercera:* mar de rutas vitales de comunicación, especialmente de las rutas que enlazan las dos costas del continente. En el caso de un ataque destructivo a Panamá y Suez, aumentaría enormemente la importancia del sector. La *cuarta:* habiendo ganado en los últimos años importancia de primer orden el Océano Indico, la vecindad del Atlántico Sur concede a esta porción un rol capital, sea para ingresar al escenario operativo, sea para neutralizar a la fuerza que domine en las entrantes de Omán y Bengala. Finalmente, la *quinta*: el Atlántico Sur es la vía de acceso a la Antártida. Esto lo analizamos en seguida.

CAPITULO VIII

CONFLICTOS POR UN CANAL, TRES ISLAS Y UN CONTINENTE HELADO

En lo que al mar se refiere, Argentina tiene tres frentes de preocupación, que corresponden a sendas zonas de conflicto: el del Brasil, por la disputa del Atlántico Sur, que acabamos de examinar; el de las islas Malvinas,

o Falkland, que se empinan sobre la plataforma continental sumergida de la costa patagónica casi a la altura de la boca oriental del Estrecho de Magallanes (islas que, luego de ser visitadas por los franceses, fueron tomadas por Inglaterra en 1833, manteniendo ésta su dominación hasta la fecha); y el del *Canal Beagle,* en el extremo Sur de la Tierra Magallánica, angosto brazo de mar que se abre entre la Isla Grande de Tierra del Fuego (al Norte) y las islas Hoste y Navarino (al Sur). En la entrada oriental de este brazo de mar, hay tres islas, nombradas *Picton, Lennox y Nueva:* las dos primeras hacia el lado de Navarino, y la tercera al Este, emulando un poco al Norte la posición de la isla Hornos, donde está el temible Cabo, el de las mares borrascosas y el de tantos naufragios. Gran parte de la orilla Norte del canal pertenece a Argentina, por un acuerdo limítrofe con Chile que se remonta al siglo pasado, pero en los últimos tiempos, la Cancillería de Buenos Aires ha reclamado el ejercicio de soberanía sobre las tres pequeñas islas mencionadas, que Chile tiene por suyas.

Este es el tercero de los cuatro problemas que enunciamos al comenzar el capítulo anterior, problema planteado desde hace años en toda la inquietante magnitud de tal, y cuya solución, no obstante el Laudo Arbitral inglés de 1977, sigue pendiente, ahora de una fase de *mediación,* aceptada por ambas partes pero que, desgraciadamente —hablando en pro de la paz hemisférica— no despeja los peligros. Como bien se sabe, la mediación no obliga como el arbitraje. Simplemente, recomienda, propone, sugiere. No es sentencia, por así decirlo.

Desde luego, el problema no es simplemente insular porque, *por su posición,* las tres pequeñas islas (ninguna de las cuales tiene más de seis kilómetros de largo —verdaderamente insignificantes—), asumen en el contexto geopolítico y estratégico un rol importante que las proyecta al mar austral en una zona crítica. Tres pequeñas entre muchas otras pero en la boca de un canal interoceánico y próximas a un meridiano (el del Cabo) que hace un siglo provocó graves discusiones, esas islas tienen, entonces, *implicancias marítimas* de vasto alcance. *That is the question.* Los expertos en la materia advierten que, ratificada la soberanía de Chile sobre la isla Nueva, le asiste a este país el derecho, internacionalmente reconocido, de llevar sus linderos de mar territorial hasta el Atlántico, lo que significaría violación del *pacto de reparto oceánico* de 1881 (que señala el Pacífico para Chile y el Atlántico para Argentina).

Algo de la geografía de este confín del mundo

La región, al margen de las aludidas consideraciones de carácter internacional, es de impresionante belleza. Geográficamente, pertenece a la llamada *región magallánica,* que se caracteriza por costas sumamente recortadas

y desmembradas, "verdadero dédalo de ventisqueros, fiordos, islas, archipiélagos y penínsulas", como dice Cunill en su excelente tratado de *Geografía de Chile (1976).* El canal mismo, cuya anchura varía entre dos y seis millas, ha sido cuidadosamente descrito por varios autores, entre ellos por el anteriormente citado Jorge Boonen Rivera, en su *Geografía Militar* (tomo II). Este, dentro del rigor de su exposición, habla de las montañas elevadas que marginan el paso, de los "hermosos bosques" de la típica hoya antártica que cubren las laderas hasta el nivel de los 450 metros, de las caletas acogedoras que se abren a un lado y otro de la vía, de la fuerte correntada del mar, que llega a los tres nudos, y de la atmósfera, que se torna sombría y húmeda conforme se avanza de Este a Oeste. Hacia el lado del Pacífico, "las cumbres –dice– están casi constantemente ocultas por hacinamientos de nubes que renuevan sin cesar las nieves perpetuas que las cubren. El panorama –destaca– reviste un aspecto grandioso al mismo tiempo que adusto...Recios chubascos, a veces ocultan completamente la vista de tierra..." Las lluvias ahí, en efecto, son torrenciales y caen los doce meses del año. En su *Geografía de América Latina* (1965), Oscar Schmieder consigna datos que permiten al lector aproximarse a las terribles condiciones climatológicas que reinan en ese mundo de islas despedazadas, montañas agrestes y canales en intrincado laberinto. Llueve por lo común –anota– 350 días al año y las precipitaciones llegan a 10,000 milímetros. Los vientos huracanados se juntan a la gélida temperatura ambiental para hacer de aquellos parajes una región casi inhabitable. Sin embargo, desde tiempo inmemorial –desde la prehistoria– indios canoeros, habilísimos en la conducción de sus frágiles embarcaciones, recorren casi desnudos los canales y ensenadas, dedicados a la pesca, a la caza de focas y ballenatos y a la recolección de mariscos, tanto moluscos como crustáceos. Son los yaganes, los alacalufes, los onas (grupos todos actualmente en proceso de extinción).

En el orden político-administrativo, estas tierras magallánicas estuvieron prácticamente abandonadas por los gobiernos de Santiago y Buenos Aires durante buena parte del siglo pasado. Tras la época de dominación española, que se inicia con los nombres famosos de Magallanes y Sarmiento de Gamboa, llegaron a ellas, ya en el siglo XIX, varias expediciones inglesas con el fin de practicar reconocimientos hidrográficos y levantar cartas de navegación. En 1825 el gobierno de S.M. Británica dispuso la salida de buques expedicionarios "para ejecutar el levantamiento exacto de las costas australes de Sudamérica, desde el estuario del río de la Plata hasta Chiloé". Los buques *Adventure* y *Beagle,* al mando del Capitán Phillip Parker King, zarparon de Plymouth en mayo de 1826 y durante más de tres años, separadamente pero desarrollando planes coordinados, realizaron varias campañas de exploración. Las contribuciones al buen conocimiento de los mares magallánicos fueron fundamentales pero merecieron especial consideración las del capitán Pringles

Stokes, quien exploró el litoral del Pacífico al mando del bergantín *Beagle*. Justamente este buque, aventurándose por los mares más difíciles de la región, descubrió el 14 de abril de 1830, el canal, hoy en disputa, que lleva su nombre.

En julio del año siguiente, 1831, el *Beagle* fue armado de nuevo, y al mando del capitán Roberto Fitz-Roy, emprendió un viaje que se cuenta entre los más importantes de la navegación con fines científicos del siglo pasado. Iniciado el 27 de noviembre, cubrió los canales del Sur —incluso el canal homónimo de la famosa nave—, las costas de Chile y el Perú, las Galápagos, el Pacífico de un lado a otro y completó la vuelta al mundo. Participó de este viaje, el entonces joven naturalista Carlos Darwin, quien años más tarde, en 1859, revolucionaría el mundo de las ciencias biológicas con la publicación de un libro que es hito en la historia del pensamiento humano: *El origen de las especies*.

Para catequizar a los nativos, llegó en 1868, justamente a las costas e islas del Canal Beagle, el misionero protestante Tomás Bridges. Hizo un reconocimiento del lugar, volvió a Inglaterra, contrajo matrimonio y el 1° de octubre de 1871, con su familia, desembarcó en *Ushuaia*, "después de cuatro días de navegación por el Canal de Beagle". Allí se estableció y allí cumplió durante varios años su labor proselitista con el beneplácito de las únicas autoridades que existían entonces en las proximidades del sitio: las de la colonia chilena de Punta Arenas. Sobre la vida en Tierra del Fuego, Navarino, islas Lennox, Picton y Nueva, y en tierras comarcanas —todas pobladas por indios de costumbres salvajes—, ha escrito el hijo de ese misionero, Lucas Bridges, un libro de encantador atractivo *El último confín de la Tierra*, que cobra naturalmente, en la actual disputa internacional, notorio interés.

"La pequeña ciudad de *Ushuaia* —leemos en la *Geografía* de Schmieder— no comenzó a prosperar hasta 1883, cuando fue instalado un gobierno en el territorio argentino de Tierra del Fuego y la insignificante colonia fue elevada a la categoría de capital". Como se sabe, Ushuaia, al borde del canal, es actualmente colonia penitenciaria.

El Laudo Arbitral y la mediación

Hemos traído a colación estos datos sólo con fines ilustrativos y para proporcionar algún conocimiento —muy limitado y borroso, por cierto— de este apartado lugar del mundo, el más austral de los continentes, verdadero "confín" como lo llamó Bridges en el libro que acabamos de citar, o *finisterre* sudamericano, al cual, hasta hace poco, sólo se podía llegar por la vía marítima, soportando las duras condiciones del temible mar adyacente. Por eso dijo en su ensayo de geografía militar el tantas veces citado Boonen Rivera:

"La frontera austral se une con el resto del territorio de la República (de Chile) únicamente por medio de líneas marítimas, *cuya conservación depende de nuestra supremacía naval...*" Bien es cierto que, hoy, las circunstancias han variado y que desde 1974 la conexión aérea hasta Puerto Williams, en la isla Navarino (que cierra por el Sur el Canal Beagle), se cumple de manera regular, pero la lejanía geográfica es la misma y nunca podrá variar y consecuentemente del factor *poder naval*, como en 1902 advertía Boonen Rivera, dependerá necesariamente la defensa, seguridad y soberanía de las disputadas islas Picton, Lennox y Nueva (ello, visto desde el punto de vista chileno). En cuanto a Argentina, la situación es igual. Básicamente, el *poder naval* será el principal —y, sin duda, el decisivo— que respalde la reclamación, considerada ésta tanto desde el ángulo chileno como desde el argentino.

Económicamente, territorialmente, Lennox, Picton y Nueva —al margen la dignidad soberana— nada valen. En cambio, geopolíticamente, estratégicamente bien valen la enconada lucha diplomática que libran Chile y Argentina. De la soberanía sobre ellas se derivará: *primero,* el control del Canal Beagle, importante vía de conexión oceánica; *segundo,* la protección de flanco del Estrecho de Magallanes, ruta vital suplente en el caso de una interrupción del tránsito por el Canal de Panamá; y *tercero,* la proyección atlántica de Chile a partir de la isla Nueva. Esta proyección atlántica, implica, a la vez, la ampliación no sólo del mar chileno en la zona de los pasos interoceánicos sino también la ampliación del sector antártico chileno.

El arbitraje inglés, encomendado a la Reina Isabel II con la anuencia de las partes litigantes, favoreció a Chile. Aunque el laudo obligaba a ambas partes, Argentina argumentó violación de derechos soberanos, violación de principios constitucionales irrenunciables, fallas de procedimiento y marginación de compromisos anteladamente contraídos por las dos partes. Diciembre de 1978 fue un mes de aprestos bélicos. Ambos países movilizaron sus fuerzas y la guerra pareció inevitable. Mas, la intervención de la Santa Sede inyectó calma y serenó los ánimos. Chile y Argentina convinieron, primero, en no recurrir a las armas (Acuerdo de Montevideo por iniciativa del Cardenal Samoré) y, segundo, solicitar al Papa Juan Pablo II (de reciente ascensión al solio pontificio) su intervención como mediador, lo que éste aceptó.

América espera que el diferendo se arregle por los nada fáciles pero sí fecundos y constructivos caminos de la sensatez y el buen entendimiento.

En el reino meridional de los hielos

El cuarto problema —último de los que enumeramos en el capítulo precedente— es el de la Antártida o, para ser más explícitos, el del *reparto de la Antártida,* que abarca las "tierras" del continente helado y los mares adyacen-

tes o los mares que se interponen entre los bordes de ese continente helado y la punta meridional de América del Sur, escindida por la línea demarcatoria que separa los territorios de Chile y Argentina.

A diferencia del casquete helado del Norte, o casquete polar ártico, que es hielo que flota sobre el mar (con un espesor de cinco a siete metros) y que en el verano boreal a veces se fragmenta, y los fragmentos derivan; el hielo del Sur es continental, es decir, reposa sobre una *tierra firme,* rocosa, de configuración irregular y relieve muy pronunciado, con mesetas altísimas, llanuras, cordilleras y montañas aisladas, algunas de conducta volcánica (como los imponentes conos en actividad *Erebus* y *Terror*). En promedio relacionado con su extensión, la Antártida es el continente más alto del planeta (4,000 metros sobre el nivel del mar). Su extensión, mayor que la de Europa, mayor que la de Oceanía: 14 millones de kilómetros cuadrados. Es la fábrica de hielo más grande del mundo. Registra los fríos más acentuados del globo (87-90 grados bajo cero de la escala Celsius o centesimal). Representa la acumulación de agua dulce más grande, inmensamente superior a las aguas reunidas de todos los ríos y lagos no salobres del mundo. Algunos de sus enormes glaciares descienden a razón de 30 metros o más por día siendo sus masas congeladas las más rápidas del mundo (incluso, más que las de Groenlandia); y de las lenguas terminales de estos verdaderos *ríos de hielo* se desprenden fragmentos descomunales, generalmente de constitución plana, que son los *témpanos,* de cientos de kilómetros de extensión, que derivan al Norte impelidos por las corrientes oceánicas. El accidente geográfico más notorio de la Antártida es la *Barrera de Ross,* frente glaciar de dos mil kilómetros, entre las bases de Mac Murdo y Pequeña América, que nutre de témpanos los mares circundantes.

En 1957 se realizó, con la participación de más de sesenta países —entre ellos, el Perú—, una cruzada mundial por despejar las más celosas incógnitas de la Tierra. Esa cruzada, llamada *Año Geofísico Internacional* (que hubo de prolongarse hasta 1958), concentró sus estudios precisamente en la Antártida, donde los países de más avanzada ciencia y mejor tecnología, como Estados Unidos, Rusia, Japón, Inglaterra, Francia y otros, realizaron estudios profundos. Desde entonces, para proseguir las investigaciones, esos países mantienen estaciones y observatorios permanentes. La Antártida se ha convertido, así, en un vasto campo de estudios geofísicos; y desde 1911, en que el gran explorador noruego Roald Amundsen —citado anteriormente— conquistó el Polo Sur, venciendo en dramática competencia al inglés Scott, no queda paraje importante del continente helado que no sea visitado por las numerosas expediciones que lo recorren.

Pero la Antártida no sólo es campo de estudio. También, desde hace muchos años, es campo donde las potencias, los países que intervinieron en su descubrimiento y exploración, y los Estados geográficamente más cercanos

se disputan su dominio. No les atrae, por cierto, el hielo —aunque ahora hay programas de utilizarlo con fines comerciales llevándolo a las costas desérticas y faltas de agua del mundo árabe— pero sí la riqueza minera que, supuesta o probada, contiene en sus entrañas. Les atrae, también, la riqueza biológica de los mares que la circundan, riqueza que puede ser aprovechada para resolver el trágico problema del hambre y la desnutrición que amenaza ya a considerables sectores de la población del mundo; y, finalmente, les atrae la posición estratégica y el valor geopolítico que importantes puntos del sexto continente tienen, o pueden tener en el futuro, dentro de los esquemas mundiales de lucha por el poder, por la supremacía, por el control de las vías de comunicación, por el *control de los mares* y por la supervivencia ante el reto de otras potencias.

Helado, el continente antártico no es un continente muerto. El porvenir le tiene sin duda reservado un lugar en el cuadro de enfrentamientos y choques de competencia que caracteriza la existencia de la humanidad (cuadro cuyos problemas cada día se agudizan y comprometen más a las naciones).

El ingreso de Chile a la Antártida con "intención soberana"

Nos corresponde decir algo aquí —muy someramente, convenimos— sobre el alcance de las peticiones o aspiraciones de los países del continente sudamericano. Los dos que protagonizan con mayor decisión una campaña de reclamo sobre la Antártida, son Argentina y Chile. Se explica ello por la proximidad geográfica.

Prescindiendo de la acción particular, que no es bastante para crear derechos de magnitud nacional y que, por lo demás, no consta de modo fehaciente en títulos, memorias o documentos, el interés de Chile (como Estado) y de Argentina (también como Estado) por los territorios antárticos y, preliminarmente, por las islas cercanas al Continente Blanco, se manifiesta casi por la misma época. Resulta un poco ingenuo y asaz exagerado remontar la supuesta titulación sobre la Antártida a los tiempos coloniales. Creemos, por consiguiente, que hablar de *uti possidetis* en este asunto, es descabellado. En tal sentido, la tesis brasileña (porque Brasil también reclama un sector de esa "tierra") que cita a Américo Vespucio, es tan endeble que merece la calificación de pintoresca y, jurídicamente, de impropia. De los dos principales aspirantes sudamericanos, el primero de los mencionados, Chile, es, sin duda, el que más se ha afanado y el que ha reunido mayor información para sustentar sus derechos. En 1948 Oscar Pinochet de la Barra publicó *La Antártica chilena,* libro de 180 páginas con abundante información y datos de sumo interés para calibrar las intenciones chilenas y conocer lo que ya Chile había hecho

para la incorporación a la heredad nacional de los territorios antárticos. No omite referencias a la Bula de Alejandro VI, al Tratado de Tordesillas de 1493, a los derechos proclamados por los reyes de España, a los textos del Cronista de Indias Antonio de Herrera y del jurisconsulto y recopilador Solórzano y Pereira, (*Política Indiana*, 1648) a los repartos territoriales en favor de Pizarro, Almagro, Valdivia y Sancho de Hoz, a los cartógrafos de la época, a las demarcaciones de los comienzos del siglo XIX y a la doctrina Monroe. Como se ve, en la parte histórica Pinochet de la Barra no se queda corto. Más adelante habla naturalmente de O'Higgins, de las concesiones que se hicieron a los particulares para la caza de la ballena, del Fuerte Bulnes de 1843 y de la colonia de Punta Arenas en el Estrecho, para arribar, finalmente, a la que podría considerarse como la primera intervención del gobierno de La Moneda en favor del dominio cierto y pleno, y del aprovechamiento (por concesión a una empresa particular) de la riqueza pesquera de los mares del extremo austral, en los que, por lo demás, hallábanse muy extendidos (por falta de vigilancia) la depredación biológica y el contrabando. Pinochet de la Barra subraya: "La primera concesión antártica chilena" data del "31 de diciembre de 1902" y es, al mismo tiempo (siempre según el citado autor), "la primera hecha por un Gobierno en el mundo, *con plena conciencia de sus derechos soberanos*".

En 1904 —sigue Pinochet de la Barra— se organiza, con autorización del Gobierno, la primera empresa chilena dedicada a la caza de la ballena; y dos años más tarde, durante la administración Riesco y siendo Canciller don Federico Puga Borne, se autorizó otra concesión pesquera.

En todos estos actos hubo *reafirmación de soberanía*, pero, *debemos nosotros aclarar* que era una reafirmación sobre islas y mares adyacentes a la Tierra del Fuego y no, *en estricto sentido geográfico*, sobre el continente antártico, distante muchas millas al Sur y separado por el Paso de Drake..

En su cuidadosa y ordenada exposición, llega Pinochet de la Barra, finalmente, al año 1906, cuando ejercía la cartera de Relaciones Exteriores, don Antonio Huneeus Gana, quien, "patrióticamente interesado... en la conservación de (los) *derechos antárticos de Chile*", gestiona la organización de "una expedición... que verifique un reconocimiento de esas regiones (de la antártica americana) y que haga en ellas investigaciones científicas, sobre todo magnéticas, *haciendo así efectivos los incuestionables derechos soberanos de Chile en ese sector*". Y en una comunicación que Huneeus Gana dirige ese mismo año al Ministro de Marina, le expone a éste que "el Gobierno está animado del propósito de *hacer efectiva por todos los medios prácticos a su alcance la Soberanía que inviste sobre las vastas Islas Australes y sobre el Continente Austral* que hasta hoy permanecen aparentemente abandonados, consolidando así por medio de la ocupación sus títulos al dominio de la zona antártica"

(2 de julio de 1906). Esta nota la califica Pinochet de la Barra de "extraordinariamente previsora".

Delimitación unilateral y ocupación oficial

Mientras tanto, entre la primera concesión pesquera de 1902 y la declaración del Canciller Huneeus Gana de 1906, Argentina había instalado un observatorio meteorológico en una de las islas del grupo de las Orcadas, "fuera de la Antártica chilena", en 1904. Inevitablemente, Argentina y Chile habían comenzado a mirarse con recelo por el nuevo problema, el *problema de la Antártida.* Uno más en el cuadro de las discrepancias. Esto lo supo la Cancillería del Mapocho y para enfriar la naciente tensión el Ministro Huneeus Gana dijo en su *Memoria* de ese año 1906 (muy diplomáticamente, por cierto): "Nuestras relaciones con la República Argentina han progresado en cordialidad y en nada las menoscaban las diferencias subsistentes acerca de la determinación de nuestra frontera en el Canal de Beagle y *acerca de algunas posesiones en la región polar".*

Todo lo que sigue —para abreviar— desemboca en la *delimitación del sector antártico chileno,* por decisión unilateral, sin acuerdo con el otro pretendiente. La decisión de precisar los límites se tomó en 1939 y, al año siguiente, por decreto del presidente Pedro Aguirre Cerda, quedó señalado el sector chileno. Dice el decreto: "Forman la Antártida Chilena o Territorio Chileno Antártico, todas las tierras, islas, islotes, arrecifes, glaciares, y demás, conocidos y por conocerse, *y el mar territorial respectivo,* existentes dentro de los límites del casquete constituido por los meridianos 52 grados de longitud Oeste de Greenwich y 90 grados de longitud Oeste de Greenwich". Tal sector tiene una extensión de 1'250,000 kilómetros cuadrados. Y sin tardanza, Chile emprendió la tarea de la ocupación. Durante los años 47 y 48 construyó las bases "Soberanía" y "O'Higgins", a las que han seguido otras; y en 1948 visitó la región incorporada el Presidente de la República Gabriel González Videla, acompañado por altos Jefes de la Fuerza Armada, entre ellos el General Ramón Cañas Montalva, autor de un libro, ya citado en el capítulo sexto, que lleva por título *Base O'Higgins.* Del contenido de este libro, eminentemente geopolítico, nos hemos ocupado, pero conviene volver a él para exponer sucintamente las "reflexiones" del autor en relación con la Antártida. Recuerda Cañas Montalva que, durante la Segunda Guerra Mundial, el Japón amenazó a América por la ruta que traza el cordón de las islas Aleutianas. América se salvó sólo gracias al poder de recuperación de Estados Unidos y a la fabulosa capacidad productiva de material bélico de las fábricas norteamericanas. Pues bien —advierte—: en el futuro puede producirse una amenaza, que sería procedente de Rusia (ya vislumbrada por Haushofer). Ante tal pe-

ligro, que no es fruto de una mera y pesimista especulación, hay que elaborar una *estrategia del Pacífico,* la que fijará "preponderante actuación" a Chile, "como potencia responsable, *en el extremo austral-antártico,* de la seguridad del continente".

Así como los geopolíticos y estrategas brasileños hablan del "portaviones inhundible" que defenderá de la amenaza comunista el flanco Sur de Europa Occidental y de Estados Unidos, así Cañas Montalva habla del "espolón austral-antártico" chileno, llamado a ser uno de los puntos básicos de la defensa continental. Con las *bases antárticas* –dice– "nuestro país ha duplicado su responsabilidad geoestratégica ante su misión continental, lo que le obliga a convertirse y le da títulos para ser considerado una *potencia del Sur Pacífico".*

La protesta argentina y la discordia por "superposición de sectores"

Volviendo a la delimitación unilateral hecha por Chile: a la semana del decreto del Presidente Aguirre Cerda que señala para el sector de su país los meridianos 90 y 52 de longitud Oeste de Greenwich, la Cancillería de Argentina, visiblemente alarmada por la violación de sus reclamados derechos, respondió con una comedida pero franca nota de protesta. En ella recordaba que "la ocupación efectiva y continua" de territorios antárticos se remonta al año 1904; que "es argentino el lugar poblado más próximo al Polo Sur" y, en fin, que Argentina es el "único" país que mantiene en forma real el imperio de su soberanía en las tierras del Antártico". Rechazaba la decisión unilateral como procedimiento demarcatorio (habiendo varios países con derechos al continente en disputa) y proponía, para "una solución internacional satisfactoria" una "Conferencia de los Estados interesados y el acuerdo de todos ellos sobre la base de sus justos títulos y derechos" (12 de noviembre de 1940).

Tratadistas bien informados, han publicado los documentos que atestiguan que el ingreso de Argentina a las islas Orcadas data de 1904; y señalan que la reclamación de este país comprende un sector de 1'230,000 kilómetros cuadrados, entre los meridianos 25 y 74 de longitud Oeste de Greenwich. De donde se desprende que, en una considerable extensión, *los sectores reclamados por Chile y Argentina se sobreponen,* creándose una zona de *discordia por superposición.*

Se agrava el problema con el conflicto del Canal Beagle. La consolidación de la soberanía chilena sobre la isla Nueva, determinaría –en la opinión de los expertos– la penetración de Chile en el Atlántico, y el meridiano oriental de su sector antártico podría entonces desplazarse al Este.

Chile trabaja empeñosamente por ganar la triple campaña: la del Canal Beagle con sus tres menudas pero importantes islas de la boca oriental; la del sector del continente antártico propiamente dicho (que remata en un ángulo en el polo mismo) y la de *los mares que se extienden al Sur y al Este del Cabo de Hornos.* Argentina hace frente con resolución a esta dura ofensiva, pero, al propio tiempo, tiene que prestar atención a las reclamaciones de otros pretendientes de la Antártida, como Brasil, el cual, aunque recién "en la segunda mitad de nuestro siglo" ha empezado a interesarse por aquella parte del mundo, ya tiene un comité *ad-hoc* especializado en *asuntos oceanográficos,* ya ha reunido títulos y documentos para esgrimir derechos, ya ha formado un cuerpo de doctrina que en su oportunidad hará valer, y hasta ha fijado en la carta los meridianos correspondientes de *su* sector: uno, el más próximo a Greenwich, es el que llama *meridiano Martín Vaz* (por el nombre de esa isla, aproximadamente a 30 grados de longitud Oeste), y el otro es el *meridiano del arroyo Chuí* en el linde con el Uruguay (aproximadamente, 55 grados Oeste).

Y las potencias, ¿acaso no reclaman también?

Un libro reciente (1978) de la editorial Pleamar, que lleva por título un ingenioso neologismo: *La Atlantártida: un espacio geopolítico,* con prefacio del Almirante (r) Fernando A. Milia, ofrece, a través de numerosas colaboraciones de autorizadas firmas, un enfoque integral de los difíciles problemas que en tierra y mar confronta Argentina, pero que se reducen a dos fundamentales: el *problema del Atlántico* y el *problema del Continente Helado.* Chile, entre tanto, pone febril empeño en sus campañas, usando palabras y frases tajantes. En un folleto, por ejemplo, que recopila artículos de Antonio Huneeus Gana, publicados hace años en el diario santiaguino *El Mercurio,* se lee: "La soberanía de Chile es en la Antártida firme, clara e inobjetable. No ha sido adquirida de nadie. Le fue dada por la naturaleza; la confirmó España por su voluntad constante durante tres siglos; y prioridad, tiempo y ocupación nos la han consolidado".

El tiempo dirá. Dirá, sobre todo, si prima la razón. Y dirá, también, en qué medida se hace sentir la fuerza dominante y expansiva de las grandes potencias, que, so pretexto del descubrimiento, la exploración, la pesquisa científica, el estudio del hielo fósil y la alta atmósfera, la averiguación de las incógnitas geofísicas del planeta y la ocupación "inocente" y precavida de puntos estratégicos, son capaces de avasallar la Antártida, desde sus bordes al polo mismo, y no dejar para los países vecinos un centímetro de agua congelada ni una porción minúscula del *krill* que alimentará a la desnutrida población del mundo futuro. Porque, todo *espacio* —como advierte la Geopolítica

desde los tiempos de Ratzel– es digno de competencia y merece pelearse "hasta la muerte", sea que el sol lo caldee o los hielos lo nieguen para la vida.

El estupendo tratado que, bajo la dirección de Trevor Hatherton, publicó la editorial Methuen, de Londres y tradujo al castellano Omega, de Barcelona, en 1972, cubriendo la totalidad de los aspectos científicos y políticos del sexto continente de la Tierra, y los medulares trabajos de la mundialmente acreditada revista *Scientific American* de los últimos tiempos (reunidos por Blume, de Madrid), hacen ver que, si bien en la intención de las potencias predomina, *por ahora*, la ciencia, no todo es ciencia cuando se enfoca el asunto de la Antártida. Hay, por el contrario, mucho de política, dominación, control, estrategia, economía y previsión para el futuro. Representantes de trece países se reunieron en Londres en setiembre de 1977 para "decidir qué hacer con las congeladas riquezas de la Antártida, el estéril continente que, según los científicos, contiene vastas riquezas energéticas, de alimentos y minerales", como decía un despacho periodístico de la capital británica. Esos delegados acreditaron la presencia de Estados Unidos, la Unión Soviética, Japón, Gran Bretaña, Francia, Australia, Nueva Zelandia, Sudáfrica, *Chile, Argentina*, Bélgica, Noruega y Polonia. Asomaron en las reuniones observadores de Dinamarca, Holanda, *Brasil*, Checoslovaquia, Alemania Oriental y Rumanía. No se arribó a nada en concreto pero los científicos confirmaron que "el hielo polar contiene un 90 por ciento, aproximadamente, del agua utilizable del mundo, las mayores reservas mundiales de proteínas en pescados, krill –crustáceo parecido al camarón– y otras especies marinas, enormes depósitos de carbón, mineral de hierro, petróleo y gas natural, y, posiblemente, grandes cantidades de plutonio, níquel, cobre, oro, cobalto y otros metales raros". Es decir, un emporio bajo una grosísima cobertura de hielo.

Los dirigentes y economistas chilenos no desconocen, por cierto, el valor de la Antártida, y agregan, así, razones más a las exhibidas por sus geopolíticos en apoyo de los actos de soberanía ejercidos por Santiago. (En materia de pronósticos, utopías posibles y esquemas inspirados en el "¿qué hacer?" de los que creen en la futurología, no se quedan atrás los chilenos. Léase, si nó, *Chile 2010*, por un equipo de especialistas que han aguzado la mirada ante la perspectiva del bicentenario. Vale). Gana Molina, en su estudio *Geopolítica: la ciencia dinámica del Estado*, hace referencia a las reservas de gases metano y etano, al petróleo y, particularmente, al krill, alimento de "gran valor" proteínico que Chile puede explotar a razón de 200 millones de toneladas al año, constituyéndose –dice– "en uno de los principales países pesqueros del mundo".

Los derechos del Perú. ¿Olvidados?

¿Y ha pensado el Perú, como ya lo pensó Brasil —que lo citamos por su similitud de posición geográfica—, en sus atendibles derechos sobre un sector antártico, como se los asigna en un excelente estudio recientemente publicado (1978) el experto argentino, profesor de la Escuela Naval Militar, Bernardo Rodríguez, para quien Punta Pariñas (la saliente más occidental de Sudamérica), en el meridiano 81 W, fijaría el límite occidental de ese sector? Resulta penoso ver cómo se acumula el polvo sobre el informe que, a favor de nuestros derechos, elaboró sabiamente para la Sociedad Geográfica de Lima, hace varios años, el Almirante Manuel R. Nieto, que fuera Ministro de Marina durante el gobierno del doctor José Luis Bustamante y Rivero. ¿No cabría desempolvarlo, leerlo y esgrimirlo, siendo el Perú un país del hemisferio austral y de costas que de Arica a la citada punta cubren 11° de longitud (de 70°20' long. W a 81° 20' long. W. exactamente)? La prolongación de los meridianos le daría al Perú a los 70° de latitud Sur, donde aproximadamente empieza la "tierra" continental antártica (al Oeste de la península de Palmer y costas del Mar de Bellingshausen), un frente de no menos de 440 kilómetros, con elevaciones en el interior de 3,300 metros. Indudablemente, no ha habido preocupación. No la hay.

Conclusión: poder marítimo para la seguridad y el desarrollo

En el mar estuvo la primera y decisiva línea de defensa del Perú en la guerra de 1879, y en el mar montó Estados Unidos, con la colaboración de las repúblicas americanas, el aparato defensivo del Hemisferio, en la última guerra mundial. Aun antes del alevoso ataque japonés a Pearl Harbor, el Presidente Roosevelt, dedicado a la política de buena vecindad, logró "unir a las naciones del hemisferio occidental —dice el historiador de la guerra Louis Snyder— en un frente común contra el Eje". "Este programa —prosigue— ya fue esbozado un mes después del estallido de las hostilidades, cuando el 3 de octubre de 1939 la Conferencia Interamericana, por medio de la Declaración de Panamá, proclamó la existencia de *zonas marítimas neutrales* al Sur del Canadá, advirtiendo a todas las naciones beligerantes que no debían realizarse operaciones navales en el interior de dichas zonas".

En un libro que no ha alcanzado la resonancia de sus obras representativas pero que no por ello deja de ofrecer una exposición magistral de los temas de la guerra que aborda, Toynbee reseña en *La guerra y los neutrales* (1958) los esfuerzos que realizó Estados Unidos *en el mar,* a pesar del desastre del 7 de diciembre de 1941, para proteger sus ciudades, fábricas y arsenales, para llevar a cabo sin interferencias peligrosas la gigantesca movilización de sus

fuerzas, para trabajar en ayuda de los Aliados y, lógicamente también, para proteger a las naciones del continente, no obstante la altanería de algunas de ellas. Sus primeros pasos estuvieron dirigidos, por razones obvias, al Caribe, no sólo por el Canal de Panamá sino porque desde el comienzo de la guerra aquel fue un mar infestado de submarinos alemanes. Luego tendió, con la aquiescencia de las repúblicas latinoamericanas, un cordón protector de bases en todo el contorno continental; y más adelante, ejerciendo un *pleno dominio marítimo,* alejó, tanto en el lado del Pacífico (donde las Aleutas preocupaban) como en el lado del Atlántico, donde la campaña naval alcanzó gravedad suma, el peligro no sólo de la temida invasión sino del ataque contra los puertos de embarque, desde los cuales se proveía de material de guerra a los millones de hombres que luchaban contra los nazis y los japoneses en numerosos y distantes frentes de combate.

En el Tratado de Asistencia Recíproca, de Río de Janeiro (1947), quedó delineada la *Zona de Seguridad Americana,* mediante *amplios márgenes marítimos,* de cientos de millas de extensión, alrededor de todo el continente, desde el Artico hasta el Polo Sur, incluyendo en el Norte Groenlandia y las islas más septentrionales del Canada, y en el Sur todo el cuadrante americano de la Antártida. La defensa de América no estaba, pues, en sus costas ni en sus mares inmediatos sino en una faja de considerable anchura que la rodeaba íntegramente.

En acción paralela en el campo de la soberanía, el Perú proclamó el 1° de agosto de 1947, por Decreto Supremo No. 781, siendo Presidente de la República el ilustre jurista doctor José Luis Bustamante y Rivero, y Canciller el doctor Enrique García Sayán, el régimen de las 200 millas, que ha ido extendiéndose hasta alcanzar, con algunas variantes, el carácter de norma universal.

De esta manera, así en la paz como en la guerra, el mar ha jugado y sigue desempeñando un rol preponderante. Se justifica entonces, plenamente, por lección de la historia y dictado de insoslayables circunstancias presentes —y en previsión de situaciones posibles en el futuro— el ejercicio del *poder marítimo:* no, por cierto, como poder para la agresión y la ruptura de los ordenamientos jurídicos en los que reposan los modos de vida civilizada, sino como poder para la defensa, la seguridad, la estabilidad y, sobre todo, el desarrollo. En otras palabras: el ejercicio del poder marítimo para abrir al progreso caminos despejados de asechanzas y peligros.

Miraflores, 21 de mayo de 1979.
(En el centenario de la victoria de Iquique).

PRESENTACION DEL TEMA III POR EL CAPITAN DE NAVIO JOSE VALDIZAN GAMIO

Recién durante el siglo XX el Mundo ha pensado seriamente en reexaminar la presencia vital del mar para la humanidad, determinando un vuelco en el pensamiento y en las instituciones con el fin de establecer un Derecho Internacional nuevo, tendente a desvirtuar conceptos obsoletos para marchar de acuerdo con el ritmo de la vida presente, mediante reglas sustitutorias que reemplacen con justicia a las ya caducas y fósiles, que esporádicamente se han tratado de imponer por diversas razones o intereses creados y pese a sus endebles bases de sustentación.

Si bien desde el origen mismo de la humanidad los pueblos pensaron intuitivamente que su mar cubría la prolongación del suelo que les era propio, esto es decir de su territorio reconocido, con el devenir del tiempo fueron surgiendo diferentes problemas de índole diversa pero estrechamente relacionados con las aguas marinas. Primero apareció la fijación de dimensiones de ese mar, para dar luego paso a la pugna de intereses sobre el dominio marítimo con fines comerciales y de lucro.

Así se explican, por ejemplo, el "Mare Nostrum" como nombre que daban los romanos al Mediterráneo; el criterio de que los mares del Mundo eran "res nullius" o "cosa de nadie", pudiendo apropiarse de ellos el primero que los navegara o descubriese, y el contrapuesto, sobre el "mare liberum", principalmente defendido por los ingleses contra españoles y lusitanos durante los siglos XVI, XVII y XVIII. También los juristas de aquellas épocas se preocuparon dentro de ámbitos más restringidos, de cautelar los derechos de los Estados ribereños así como su soberanía y defensa.

Las opiniones de Bynkershoeck, Grocio y Galiani, se esforzaron relativamente, pero no alcanzaron a establecer un consenso internacional y mucho menos ecuménico –respecto de la nacionalidad marítima o de la soberanía nacional; mientras uno sostenía que un mar era nacional "hasta donde pueda ser gobernado desde tierra" (dependiendo tal medida del grado de eficacia de la respectiva autoridad), el otro pensaba que la nacionalidad marítima alcan-

zaba "hasta donde al gobernante le fuera posible hacerse obedecer", en tanto que una gran parte de los países admitía el tercer principio de que "la soberanía se medía por el alcance del tiro de cañón", que al finalizar el siglo XVIII era de tres millas marítimas aproximadamente. Este último concepto, como ya se ha dicho, tuvo marcada vigencia en buen número de naciones, merced a la influencia que ejercían las potencias dirigentes ya mediante convenciones o tratados, ya a través del pasivo silencio que seguía la corriente y era interpretado, erradamente por cierto, como un asentamiento que permitía crear costumbres.

Durante el siglo XIX las fajas marítimas costeras de los Estados que las poseían pasaron a consagrarse como *nacionales,* como complementos de sus territorios e integrantes de los mismos. Martens llamó a dichas zonas marítimas: "mar territorial". Por su parte Barclay obtuvo que tiempo más tarde en 1927 el Instituto de Derecho Internacional en su reunión de Lausanne, acogiera su idea de denominar a dicha zona de mar como "territorio sumergido", adelantando así el concepto de lo que después se llamaría "plataforma continental".

De otro lado, en la Conferencia de La Haya reunida en 1930, se estableció el hecho de que muchos Estados asignaban a ese mar distintas anchuras, fuera de reclamar para fines aduaneros, de pesca, sanidad, neutralidad o defensa mayores extensiones.

Indudablemente que, a partir de tal conferencia, la tesis de las tres millas caducó por completo y quedó como obsoleta.

Estas y muchas otras consideraciones que por razones de espacio sólo pueden enunciarse panorámicamente, se han venido traduciendo durante el siglo XX en diversos congresos, conferencias internacionales y en la aparición de organizaciones políticas mundiales, siempre en procura de unificar concepciones acerca de los temas inherentes al mar que sean aceptados por la comunidad de naciones. Las últimas Conferencias Mundiales de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, son una muestra reciente de este esfuerzo continuado pese a que la tercera de ellas no ha llegado aún a su culminación.

Para el Perú, en particular, cobran suma importancia por la vastedad y repercusión de los temas que se presentan y discuten en estos eventos internacionales. También lo es la disparidad de criterios y opiniones acerca de asuntos de por sí controvertidos. Por todas estas razones es que el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú ha escogido este tema substancial para la conferencia de hoy, invitando a sustentarlo a un distinguidísimo grupo de expertos que acompañan al Sr. Embajador Juan Miguel BAKULA Patiño como expositor central, quien disertará sobre "El Nuevo Derecho del Mar" dentro del panorama general de su evolución como tal.

Nuestros destacados panelistas lo harán, a su vez, en forma más somera y particularizada, acerca de otros temas que complementan y afinan la exposición global en forma concatenada, para que el selecto auditorio aprecie la coherencia que se ha buscado dentro del equipo que hoy nos honra con su intervención. Paso a enumerar el orden en que ellos se ocuparán de hacerlo:

Los *Antecedentes Históricos*	Sr. Dr. Guillermo GARCIA Montúfar
El *Sistema del Pacífico Sur*	Sr. Embajador Jaime CACERES
La *Evolución de la Situación: Aspectos Generales y Desarrollo Científico y Tecnológico*	Sr. C. de N. Germán GONZALES Ugarte
La *Soberanía Marítima hasta las 200 millas; Mar Territorial y Zona Económica exclusiva*	Sr. Dr. Eduardo FERRERO Costa
Los Fondos Marinos más allá de las Jurisdicciones Nacionales	Sr. Dr. Jorge CHAVEZ Soto
Las Perspectivas Futuras sobre el Derecho del Mar	Sr. Emb. Felipe de BUSTAMANTE.

Asunto muy importante que surgirá del fondo mismo de las anteriores exposiciones, será el relativo a la "preservación ambiental" y, especialmente, la tocante al medio marino.

Porque, señores, el que la especie humana pudiese autodestruirse si descuida las medidas de preservación aludidas, no resulta hoy una simple quimera. Suficiente sería solamente que el descuido de los hombres interfiriese con el mecanismo de las fotosíntesis que genera el oxígeno vital, para que peligrase la vida humana. Bastaría que algún agente químico, de los muchos que ingresan al mar, paralizara el proceso de fotosíntesis de las microalgas, para que el déficit del oxígeno alcanzara efectos letales de incalculables consecuencias. Si consumimos dicho oxígeno, a la par que destruimos los mecanismos naturales que mantienen el equilibrio, como son la vegetación terrestre y

la flora marítima, los efectos ecológicos resultarían desastrosos y sólo se convertirían en enfermedad y muerte.

Para terminar os diré que como hasta el siglo pasado la distribución política en el mundo comprendía medio centenar de Estados Independientes, y hoy las naciones soberanas sobrepasan en tres veces dicha cantidad, justo es que con la personería jurídica internacional inherente a su independencia de las antiguas metrópolis, enuncien y defiendan sus propias opiniones acerca del "Nuevo Derecho del Mar" sin acatamientos pasivos o presiones en su contra.

Y es que, refiriéndonos a la evolución del Derecho del Mar, para la humanidad ha llegado la hora de la revisión y ésta no puede ya postergarse.

TEMA III

EL DERECHO DEL MAR

Juan Miguel Bákula Patiño

El Derecho Internacional elaborado durante las décadas y los siglos anteriores constituyó una armoniosa elaboración de normas destinadas a regir una sociedad en la cual, sus miembros constituían un todo homogéneo, dispuesto a aceptar, un conjunto de valores, fruto de idéntica formación cultural y, también, de una base económica de elementos cualitativamente comunes.

De pronto, una sucesión de mutaciones de todo orden, ha producido la ineficacia de aquella normatividad. Y se torna evidente esta inadecuación frente a la presión de hechos nuevos, tanto políticos como científicos, económicos, técnicos, militares. Bastaría citar dos de ellos, a cual más importante, la aparición en la escena internacional de 100 naciones y la incursión del hombre en el cosmos.

Aquellas, emergiendo del proceso de descolonización, representan un factor numérico arrollador, y las naves espaciales demuestran que el poder se encuentra cada vez en menos manos. Es, pues, la ruptura del equilibrio y la puesta a prueba de un derecho estático, basado en una igualdad falaz.

Una de las ramas del Derecho Internacional más afectadas por esta desintegración de la estructura anterior, ha sido el Derecho del Mar. En este campo, como en un experimento de laboratorio, se han dado todas estas características, cuya visión permite comprobar lo dicho y asomarse a un extraño horizonte en el que aparecen, en su variedad, todas las nuevas relaciones de la sociedad humana y de sus miembros, sean éstos individuos, grupos, naciones, Estados, o conjuntos de intereses polarizados por las grandes empresas multinacionales, presionando contra una normatividad inadecuada.

Si se habla del derecho del mar, bueno es preguntarse cuál es el objeto de esta preocupación. En último término, analizar las relaciones entre el hombre y el mar para definirlas y hacerlas útiles, en el sentido de la eficiencia que

esa relación debe tener para que el hombre realice el orden temporal, o sea cumpla su destino de dominar el mar, en los términos en que este mandato aparece en el Génesis.

Un breve recuento de los conceptos que el mar sugiere nos permite una primera aproximación al problema. Desde el comienzo de los tiempos, el mar ha sido para el ser humano:

- un motivo de conocimiento, así no fuera sino a través de la intuición poética;
- una fuente de alimentos, que algunos creyeron inagotable;
- un vasto tesoro de recursos inexplotados, que atrae la codicia de nuevos imperialismos;
- un mundo de vida marina, matriz original de la vida terrestre;
- un conjunto de formas de energía, desde la biológica hasta la incontrolable de vientos y mareas;
- un eslabón primordial en el sistema de permanencia de vida en el planeta; incluyendo su influencia en el clima;
- un medio de comunicación y de transporte, vehículo para el comercio entre las naciones;
- un ámbito de contacto y de transculturación que al mismo tiempo lo es de recreo y esparcimiento.

Y sin pretender una enumeración exhaustiva, puede recordarse que el mar tiene otras funciones, incluyendo su condición de escenario de actividades bélicas, de agresión y de amenaza de agresión; y otra, igualmente negativa, como es la de servir como un inmenso depósito de desperdicios, de substancias nocivas, y de desechos que el hombre arroja, en cantidades crecientes, cuyo volumen supera nuestra imaginación.

Al cabo de esta relación, una conclusión se impone a nuestras mentes con la fuerza de una verdad apodíctica, cual es la compleja unidad del mar, que en sus variantes —como en sus paisajes— es diverso pero siempre el mismo. Su realidad física, científica, jurídica, económica, puede ser analizada en sus partes, pero sin que sea lícito romper el equilibrio de sus componentes y pretender disgregar su indivisibilidad.

***

La III Conferencia sobre el Derecho del Mar, inició sus reuniones formales en New York, en diciembre de 1973; y realizará, dentro de poco su octava sesión; pero es bueno subrayar que los cinco años transcurridos constituyen una segunda etapa, posterior a otros cinco años de trabajos previos, cu-

yo punto de partida puede fijarse en el famoso discurso del delegado de Malta señor Alvin Pardo, en la Asamblea General de Naciones Unidas, en 1967, cuyo fruto fue la Resolución 2340 (XXII) de 18 de diciembre de 1967, que decidió establecer un Comité Especial para el estudio de la utilización pacífica de los fondos marinos, más allá de los límites de la jurisdicción nacional, y la explotación de sus recursos en el interés de la humanidad, de donde surgiría más tarde la Resolución que, tres años después, con el número 2749 (XXV) aprobada por ciento ocho votos, ninguno en contra y catorce abstenciones incluyendo a la Unión Soviética, consagra que el fondo del mar y sus riquezas son "Patrimonio Común de la Humanidad". Todas ellas, antecedentes y confluentes de la Resolución 2750 (XXV), que convocó a la III Conferencia sobre el Derecho del Mar llamada a establecer un "regimen internacional equitativo" aplicable a la zona de los fondos marinos y sus riquezas, más allá de la jurisdicción nacional "y una amplia gama de cuestiones conexas".

La aprobación de la Resolución 2749 (XXV) y de la siguiente 2750 (XXV) constituye una declaración y un compromiso. Desde el primer punto de vista, la Asamblea General de Naciones Unidas, como órgano supremo de la comunidad internacional formuló una afirmación de derecho que no puede ser desacatada; y por el segundo, los Estados que votaron una y otra asumieron la obligación de trazar los lineamientos para la mejor utilización de esas riquezas, mediante un tratado internacional que contemplara un régimen y un mecanismo. Pero, la resolución de la convocatoria, condicionó dicho instrumento internacional a una "amplia gama de cuestiones conexas", que resultaron siendo todas aquellas vinculadas al espacio oceánico, en sus más diversos aspectos. En último término, dicho compromiso tiene una fuerza obligatoria cuya definición no existe en los textos de Derecho Internacional clásico, pero cuya existencia no puede ser ignorada: todos los Estados —y con mayor razón los que promovieron el reconocimiento del más novedoso concepto de nuestros tiempos, el de "Patrimonio Común de la Humanidad"—, asumieron la responsabilidad de concertar un texto de aplicación universal.

Más aún, todos esos Estados definieron, desde el comienzo, que ese imperativo de entendimiento, abarcaba la inmensa complejidad del espacio oceánico en sus múltiples dimensiones, como un todo inseparable, como una unidad indivisible.

Estos dos aspectos, le dieron desde su comienzo, a la Conferencia sobre el Derecho del Mar, una trascendencia singular. Pero la realidad del proceso puesta en marcha, superó toda previsión anterior.

Y para adelantar algunos elementos anecdóticos, que pueden ser cuantificados para cualquier posible comparación, vale la pena recordar que la Conferencia sobre el Derecho del Mar ha sido la más numerosa nunca antes

convocada, a ella asiste un mayor número de participantes que Estados integran la Asamblea General de Naciones Unidas, porque en la Conferencia tienen asiento los pueblos en vías de formación, como es el caso de los Movimientos de Liberación Nacional y como fue el caso de algunos Estados, cuya independencia sólo se formalizó después de iniciada la conferencia. En tal virtud, los delegados, expertos, asesores y personal administrativo que concurren suman unos cinco mil, si bien su total es variable de una sesión a otra. La cantidad de documentación que ha producido es de tal volumen que puede afirmarse que no existe persona en el mundo que haya podido leerla en su integridad. Y como se desprende de lo dicho:

- tema de sus trabajos se presenta como el más vasto y el más complejo de todos cuantos hayan sido propuestos a una reunión internacional;
- asisten todos los pueblos de la tierra, caso que por primera vez se da en la historia de la humanidad;
- se ocupan de la más amplia porción de la superficie terrestre, por cuanto el mar cubre las 7/10 partes del planeta;
- sus decisiones afectarán los más diversos temas de carácter científico, jurídico y económico, incluyendo los aspectos militares y de preservación del medio ambiente;
- requiere el aporte de expertos en todas esas materias y, en cada país, el acuerdo previo de los intereses particulares, casi siempre muy distantes y a veces contrapuestos;
- intentará un acuerdo de carácter general, sobre temas inéditos y acerca de aspectos cuyo conocimiento aún no es muy exacto.

En una palabra, es la mejor prueba de la insondable capacidad de la palabra humana, expresada en todos los idiomas, y el desafío más audaz que nunca haya lanzado el orgullo del hombre.

En este escenario babélico, en el que se trata de construir una estructura moral que dé cabida a la justicia y a la equidad, han participado desde el comienzo del drama, las delegaciones de Chile, Ecuador y Perú. Y en todas las etapas cruciales del debate, su contribución ha sido determinante.

Algunas de las ideas anotadas, bastarían para justificar el nombre dado al tema del presente trabajo, del "Nuevo Derecho del Mar". Pero tal calificación merece una demostración complementaria.

Aparte de las características enunciadas acerca de la complejidad de la entidad que llamamos, para este efecto, "mar", y descontadas las motivaciones que promovieron la realización de la Conferencia, así como el significado que esta reunión ha asumido desde su iniciación, la idea de "nuevo" puede ser apreciada desde otros puntos de vista, cuyo análisis o mero enunciado resultan convenientes.

Antes de ahora, me he referido a la unidad del problema. Y tan llamativo como esta constatación es el elemento opuesto, de la diversidad, tanto en lo que se refiere a la multiplicidad de temas conexos, como al espectro variadísimo de los intereses en juego.

En cuanto a los primeros, su importancia fue tan grande que llegar a un acuerdo sobre su enumeración, consumió una buena parte de los tres años que duró la Comisión Preparatoria; y la inclusión entre ellos de algunos aspectos que se consideraban vitales para algunos países, promovió la necesidad de entendimientos entre países con intereses afines y la formación de grupos muy diversos, más allá de las clásicas distribuciones de carácter regional. También, debo recordar que en esta primera etapa, la acción convergente de Chile, Ecuador y Perú fue un elemento decisivo. Aquí es bueno mencionar que fue recién al debatirse la lista de temas y cuestiones, que se incluyó el rubro de "zona económica", la situación de los países sin litoral; la transferencia de tecnología; los archipiélagos y su mar; la utilización pacífica del espacio oceánico, y otros más, que unidos al capítulo sobre la explotación de los fondos marinos como Patrimonio Común de la Humanidad, modificaron sustancialmente el horizonte de la Conferencia, más aún si se la compara con sus predecesoras, las de Ginebra de 1958 y 1960.

De la misma manera, la diversidad de los intereses en juego proporciona un intenso elemento de complicación. Aparte de la primera gran división entre naciones costeras y naciones mediterráneas o de difícil acceso al mar; y aparte la imposibilidad de encontrar dos países cuyas características en relación con el mar pudieran ser iguales —como no lo son, por ejemplo, las características de los tres países del Sistema del Pacífico Sur— por cuya razón a cada individualidad de los accidentes geográficos pudieran corresponder un interés diferente, debe ser mencionada la más grave de todas las oposiciones, aquellas resultantes, en primer lugar, del grado de desarrollo económico y científico, que constituye la gran brecha que divide al mundo actual, y sobre cuyas implicaciones volveremos más adelante. Pero, por ahora, bastaría con mencionar que esos múltiples aspectos en relación con el mar —que son los que generan los intereses— se refieren ya sea a países con grandes flotas mercantes o con pabellones de complacencia, a países que dependen de la pesca cercana a sus costas y a otros con flotas que operan en mares distantes; a Estados costeros y a Estados sin litoral, a las naciones constituidas por islas y archipiélagos y a las que tienen su asiento en medio de los continentes; a los países productores de minerales, a los cuales la explotación indiscriminada de los fondos marinos causa serias inquietudes; a mares cuyas características los hacen muy sensibles a la contaminación; a las enormes posibilidades de la explotación petrolífera, desde que se calcula que para 1980 el 33 por ciento de la producción de hidrocarburos se originará de depositos fuera de las costas. Y para agregar un

elemento aún más gravitante y menos fácil de apreciar o cuantificar, están los aspectos de prestigio o de rivalidad, las posibles complicaciones derivadas de las nuevas situaciones; y por último, el más grave de todos, las fuentes de perturbación, que es el aspecto militar o estratégico, vinculado a la política de las superpotencias y a su necesidad de mantener en el mar su capacidad de ataque o de defensa.

Y sin embargo, de esa misma complicación, surgió, una vez más, el imperativo de la unidad. No sólo, la Asamblea había declarado en su Resolución ya citada "que los problemas del espacio oceánico están estrechamente interrelacionados y necesitan ser considerados como un todo", sino que la misma gravedad de las diferencias y la evidencia de constituir, por su propia naturaleza, una fuente dinámica de conflictos, llevó a la conclusión de que la humanidad debía aceptar el reto y asumir la solución del problema "dentro de un marco de estrecha cooperación internacional". Aquí entró en juego, un imperativo universal, el de la conservación de la paz, a cuya consolidación, como finalidad última está dirigida toda la capacidad de la organización internacional.

* * *

Cuando en 1947, Chile y el Perú adoptan una firme línea de ruptura, en virtud de las declaraciones contenidas en el documento de 23 de junio, suscrito por el Presidente Gabriel González Videla, y en el Decreto Supremo de 1. de agosto que lleva la firma del doctor José Luis Bustamante y Rivero, como Presidente de la República, y la del Ministro de Relaciones Exteriores doctor Enrique García Sayán, recogen una necesidad de sus respectivos pueblos y se anticipan con singular visión, a un proceso cuyos elementos iniciales estaban dados, pero que habría de recibir de inmediato, la influencia de otros factores muy importantes. La virtualidad de esas decisiones estuvo, en su oportunidad.

Mucho se ha hablado sobre la circunstancia reinante en ese momento. Se recuerda el antecedente de las proclamaciones del Presidente Truman, y del Presidente de México, y algunos otros precedentes de la legislación norteamericana, como la ley Volstead, las leyes Copeland y Dimond y la ley anticontrabando; luego la famosa Resolución de la Reunión de Consulta de Panamá, de 1939, que proclamó una Zona de Neutralidad en alta mar, de un ancho variable entre 300 y 1,200 millas, a la que el jurista mexicano García Robles ha calificado de "mar territorial sui generis". De allí en adelante, los repertorios de Derecho Internacional anotan un variado mosaico de disposi-

ciones que, a partir del año de 1945, tienen un elemento en común, referido a los aspectos económicos que revela un accidente de la geografía en el que no se había reparado mayormente, la llamada plataforma continental, y a la necesidad de preservar la fauna marina de procedimientos de explotación y de otras prácticas depredatorias que ponían en peligro la existencia misma de muchas especies. De otro lado esas disposiciones emanan de un pronunciamiento unilateral que se fundamenta en la soberanía del Estado costero que, en algunos casos, se extiende naturalmente a la plataforma como prolongación geográfica de su territorio, y en otros se ejerce en defensa de intereses fundamentales de sus poblaciones. Pero todas esas proclamaciones o actos legislativos tienen, también, en común, otro elemento: Tratan de acomodar las necesidades nacionales al orden internacional y de llenar los vacíos que éste presenta.

Estos elementos están magistralmente definidos en un estudio del doctor Bustamante y Rivero, que sirve de prólogo a la Historia Marítima del Perú. En un párrafo que cito *in extenso* para respetar el contexto, al referirse al derecho prioritario de los pueblos al aprovechamiento de sus riquezas naturales, expresa:

"Y de ello resulta que, en rigor, las proclamaciones gubernamentales de la década del 40 al enunciar el mismo principio, fueron mucho más que simples actos unilaterales o solitarios de tal o cual Estado; ellas estaban respaldadas por un creciente consenso múltiple que implica una forma de coincidencia convencional o multilateral con las ideas sustentadas en tales documentos y que robustece, por tanto, su eficacia. Las proclamaciones buscaron la forma jurídica supletoria más adecuada para introducir en las legislaciones nacionales, con proyección al exterior, los principios de un *derecho nuevo* en aquellos capítulos del Derecho del Mar cuyas prescripciones, notoriamente erróneas o deficientes hasta el punto de mostrarse caducas e inservibles, habían sido sobrepasadas por el empuje de la realidad social y humana. Obligación de los organismos internacionales habría sido, desde muchos años atrás, formalizar esta evolución de los conceptos jurídicos, reparar en el anacronismo que acusaban las reglas envejecidas; y propiciar su enmienda por los medios institucionales en uso. Pero no habiendo ocurrido así los Estados —individualmente— no se hallaban en aptitud de cruzarse de brazos y tratar como inadvertida una evolución doctrinaria que en la práctica golpeaba exigentemente a sus puertas con el severo aldabonazo de los requerimientos de sus pueblos, amagados por la angustia de la explosión demográfica, de la pobreza del subdesarrollo".

Han debido transcurrir muchos años después de la Declaración aprobada por la Asamblea General de Naciones Unidas en 1962, antes de que un texto universal admita y defina el derecho de los pueblos al uso exclusivo de

sus recursos naturales; y bien puede recordarse que la inclusión del principio en la Carta de los Derechos y Deberes Económicos de los Estados, fue objeto de demorada discusión y 20 o/o de abstenciones. Más aún, la propuesta del Perú para incluir específicamente en el concepto de soberanía permanente a los recursos marinos, no logró su aceptación. Si se recuerda que ese debate se desarrolló entre los años 73 y 74, se podrá apreciar cuan largo y provechoso ha sido el camino recorrido por ese mismo principio en el seno de la Conferencia del Mar, a partir de esas fechas tan recientes.

Este somero enunciado del juego dialéctico, permite aclarar los elementos esenciales del proceso y explica que, en la situación planteada, resultaba lógico que en una sociedad internacional de Estados soberanos se recurriese al instrumento de la soberanía como la mejor, sino la única manera de proteger sus intereses, en ausencia de una norma de aceptación general.

Pero volviendo un tanto atrás, vale la pena subrayar el significado singular de la Declaración de Santiago de 1952, a partir de cuyo momento, Chile, Ecuador y Perú "van a constituirse en auténticos paladines de las reivindicaciones ribereñas".

La importancia de la "Declaración sobre Zona Marítima" deriva de diversos aspectos, pero uno de ellos merece ser recogido, y es el que se refiere a su carácter multilateral, confirmado más tarde por la ratificación legislativa brindada en los tres países a su texto, que lo convirtió en auténtico instrumento internacional.

Hasta ese momento, las proclamaciones unilaterales habían tenido múltiples direcciones y motivaciones varias de tiempo, modo y lugar. Por lo tanto, los términos de la relación entre la soberanía y el orden internacional no estaban equilibrados; y era muy reciente la sentencia de la Corte Internacional de Justicia, de 18 de diciembre de 1951, recaída en el asunto de las pesquerías anglonoruegas:

"La delimitación de los espacios marítimos tiene siempre un aspecto internacional: no puede depender solamente de la voluntad del Estado costero, expresada en su derecho interno. A pesar de ser cierto que el acto de delimitación es necesariamente un acto unilateral, porque solamente el Estado ribereño es competente para expedirlo, la validez de la limitación, con respecto a otros Estados, depende del Derecho Internacional".

También es prudente recordar, que el pronunciamiento tripartito fue objeto de reservas por parte de las grandes potencias marítimas, concretamente Estados Unidos, Reino Unido, Noruega, Dinamarca, Suecia, Holanda, sobre la base —como dice la nota británica— de "no reconocer en principio pretensiones sobre un límite de aguas territoriales superior a las tres millas", por considerar que "todas las áreas marítimas que se encuentran fuera de esos

límites, son parte del alta mar... y en consecuencia no puede admitir la pretensión del Perú de ejercitar jurisdicción y control en esas áreas...".

Los tres Gobiernos involucrados resolvieron dar una respuesta uniforme a esas protestas, declinando su procedencia y reafirmando la legitimidad del pronunciamiento. Al efecto, se reunieron en Lima y expresaron en un acto el pensamiento oficial, público y razonado, la interpretación precisa que los tres Gobiernos atribuían a la Declaración sobre la zona marítima, declarando que "no sólo han resguardado el interés legítimo que pudieran tener otros Estados por la navegación, el comercio"...sino que, por el contrario, de modo definido y preciso se inspira en la conservación y prudente utilización de los recursos naturales". Por todo lo cual, "no tiene, pues, la Zona Marítima establecida en la Declaración de Santiago, los caracteres que parece atribuirle el Gobierno de... (Estados Unidos, Reino Unido, etc.)". A continuación, se hacía referencia al otro extremo del problema, a la falta de norma vigente y al carácter supletorio de la Declaración, afirmando que su "firme decisión de encontrar adecuadas fórmulas de derecho que satisfagan situaciones que carecían de importancia hace algunos decenios, no es sino la confirmación de su cordial anhelo de encuadrar dentro de los preceptos internacionales, los problemas marítimos de interés común a los que la vida moderna reviste de creciente magnitud".

Esta coordinación entre Chile, Ecuador y Perú se mantuvo en vigor y alcanzó una manifestación expresa cuando, tres años más tarde, en la I Conferencia sobre el Derecho del Mar, las tres delegaciones mantuvieron una acción unitaria, que culminó con la declaración formulada por los tres jefes de Delegación. Luis Melo Lecaros, por Chile, José Vicente Trujillo, por Ecuador, y Alberto Ulloa, por el Perú. Es importante recordar que este documento fue elaborado con la participación del mismo ilustre jurisconsulto peruano que suscribió la Declaración de Santiago. En Ginebra, en 1958, se afirma por los tres países: "La falta de un consenso internacional, lo bastante comprensivo y justo, que reconozca y equilibre razonablemente todos los derechos e intereses, así como los resultados aquí obtenidos, dejan en plena vigencia el Sistema Regional del Pacífico Sur, que representa la protección de situaciones vitales para los países de esa región, mientras no se encuentren soluciones justas y humanas".

Dos años más tarde, la II Conferencia sobre el Derecho del Mar se reune y concluye, rápidamente, sin resultado alguno. Al final de sus sesiones, Alberto Ulloa formula una declaración en la que recuerda su propuesta de reuniones periódicas para hacer viable el acuerdo internacional y deja constancia del fracaso de la II Reunión, convocada "para procurar urgentemente compromisos precarios que ayuden a sostener el mayor tiempo posible privilegios opuestos al sentido moral de la igualdad internacional; y a cerrar a

países insuficientemente desarrollados la igualdad de oportunidades económicas". Frente a esta situación, deja constancia del rechazo ante la incomprensión demostrada por las grandes potencias y de la exigencia del Perú que asiste "para exponer su caso excepcional, en razón de que debe reconocerse la existencia de situaciones especiales en favor de los Estados ribereños que las comprueben en virtud de su situación geográfica, de la existencia de un complejo geobiológico particular y por determinadas condiciones económicas y sociales".

No hay duda de que los dos aspectos que, a juicio de los propios Gobiernos, de sus autorizados representantes, ya sean los Cancilleres o los plenipotenciarios, merecían ser tomados en cuenta: eran los aspectos económicos, vinculados al desarrollo, y la ausencia de normas de aplicación universal. Nada se dice en relación con una posible definición, dentro de las viejas denominaciones, que podía ser atribuída a la zona de soberanía y jurisdicción. Y, seguramente, por las mismas razones, ninguna de las propuestas presentadas por los tres países en el curso de la I y II Conferencias hizo referencia al mar territorial. En 1957, lo había anticipado el maestro Ulloa en unas conferencias dictadas en La Habana, aclarando el sentido de la Declaración de Santiago, "Para evitar toda confusión relativa a los conceptos relativos a la Plataforma submarina, vinculándola a la extensión de la zona marítima y del mar territorial, la Declaración de Santiago marcó profundamente el verdadero fundamento constante de la posición de los países del Pacífico Sur, que es la riqueza marítima, naturalmente correspondiente de preferencia a sus poblaciones costeras, por razones biológicas, económicas y sociales e independientes de la existencia o de la medida de una plataforma continental" para concluir afirmando: "La Declaración de Santiago descansa exclusivamente en factores biológicos y económicos sobre los cuales se asienta la proclamación de una zona jurisdiccional de 200 millas".

En esa misma ocasión, explica que Perú, Chile y Ecuador han proclamado su soberanía sobre la zona marítima contigua a sus costas con el exclusivo objeto de preservar y aprovechar la riqueza que se encuentra en ellas. Y después de hacer una fundamentación de las ventajas que tendría una ampliación de la zona contigua, en la que el Estado costero gozaría de derechos especiales, comenta que "para algunos Estados y juristas pueden constituir –esos derechos especiales– la plenitud de la soberanía, mientras que para otros Estados y otros juristas se trataría de una forma limitada de ésta bajo los nombres de jurisdicción y control, y para otros más, se trataría solamente de ciertos y limitados de estos últimos derechos de jurisdicción y control, referidos solamente a la defensa y protección en sus formas militar, física y sanitaria. En todo caso, aún en los extremos de mayor o menor autoridad del Estado costanero, el reconocimiento de la Libertad de Navegación no se discute".

Fue después de hacer públicos estos conceptos, que el brillante ex-Canciller y eximio jurista fue designado presidente de la Delegación del Perú en las Conferencias sobre el Derecho del Mar.

Estas extensas citas tienen por objeto llegar a una fácil conclusión, que es impecable desde el punto de vista de la lógica de la sana hermenéutica. En ninguno de los tres países que integran el Sistema del Pacífico Sur se había resuelto encasillar a la zona marítima de 200 millas en alguna de las antiguas clasificaciones. Toda otra afirmación no es objetiva y debe ser referida a criterios de interpretación, que siempre encontrarán afirmaciones contrarias igualmente válidas.

En el Perú, mientras Ulloa, Ferrero, Aguilar Cornejo y todos los políticos y juristas que han desempeñado la cartera de Relaciones Exteriores cuidaron siempre de no maniatar la posición del Perú, con una rígida etiqueta de mar territorial, ha habido quienes, desde la barrera, han afirmado lo contrario, seguramente con atendibles razones para su tiempo. Mientras que los propios firmantes del Decreto de 1° de agosto de 1947 discrepan de su posible extensión conceptual, las leyes expedidas posteriormente no resuelven la ambivalencia: la ley de la Marina, mantenida como secreta, habla, marginalmente, de las atribuciones del capitán de puerto referidas al mar territorial de 200 millas, pero otra ley, que sí define instituciones, como es la ley de Aeronáutica Civil, posterior a la ley de la Marina, menciona las "aguas jurisdiccionales comprendidas dentro de las 200 millas", en inequívoco propósito de no calificarlas como aguas territoriales. Lo mismo cabe decir de muchas otras más.

En el caso de los otros dos socios del Pacífico Sur, la situación ha sido similar. Mientras Chile, después de haber hablado de mar territorial, evoluciona hacia una concepción más flexible y es un jurista chileno quien enuncia por primera vez la fórmula del "mar patrimonial", el Gobierno de Santiago termina por identificarse plenamente con la institución de la soberanía sobre los recursos. El Ecuador prefiere la dirección contraria y, en 1966, establece por primera vez, de manera inequívoca, el mar territorial de 200 millas, por considerar que "la Declaración de Soberanía y Jurisdicción exclusiva sobre la zona correspondiente a 200 millas, no constituyó en sí misma la creación de un mar territorial de esa amplitud".

Lo cual significa que, en el caso de Chile, se ha guardado una indefinición táctica en espera de que el proceso de decantación y de estudio a nivel mundial aproximara el momento de llenar el vacío existente en el Derecho Internacional; y que, en el caso del Ecuador, por razones internas que no es del caso mencionar, vinculadas a un acuerdo secreto con los Estados Unidos, se optó por declarar un mar territorial de doscientas millas como reacción por la injustificable presión que se había ejercido contra el país.

Es también una conclusión objetiva la que se refiere a las ventajas obtenidas por esta posición flexible. Gracias a ella, durante los últimos 25 años, se ha podido acompañar la evolución del Derecho del Mar y contribuir positivamente a su esclarecimiento, primero, y después al avance de aquellas conquistas que eran fundamentales para una mejor defensa de nuestros intereses. Este reconocimiento al papel jugado por América Latina, en general, por los tres países del Sistema y por el Perú, en particular, ha sido tantas veces mencionado que es inútil reiterar el comentario. Sin embargo, a título de excepción, me voy a permitir hacer una cita de singular valor, pues proviene de un notable profesor y diplomático español, Antonio Poch, presidente de la Delegación de su país a la III Conferencia del Mar, quien al referirse a la evolución de la situación expresa:

"La afirmación por los nuevos Estados de una soberanía sobre sus recursos naturales, en tierra y en el mar adyacente, potenciaba las extensiones de su jurisdicción sobre el medio marino; y en defecto de unas normas generales que dieran satisfacción a sus aspiraciones, el cauce obligado era la ruptura con el orden tradicional, por la vía del acto unilateral. La actitud, antes considerada como exorbitante, de los partidarios de las doscientas millas, adquiría un nuevo significado para el número creciente de países en desarrollo. Y en el marco de distintas conferencias y organismos, los países No Alineados y del Tercer Mundo irán gestando una solidaridad que culmina en el que podría denominarse "símbolo de las doscientas millas", reconocido en la Resolución de Argel de 1973 por 75 países como solución de base para la nueva ordenación del Derecho del Mar. En esta labor de creciente toma de conciencia hacia los recursos del mar, un papel importante ha correspondido a los países en desarrollo de Hispanoamérica y, entre ellos, un lugar de primer orden, al Perú"

Esta acción denodada e infatigable, se ha mantenido a través de todas las situaciones y de todos los regímenes políticos, con las diferencias propias de la mayor o menor presión de las circunstancias internacionales. Pero debe distinguirse, por la misma razón, dos etapas. La primera, corresponde a la actitud defensiva a que da lugar la política agresiva y amenazadora del Departamento de Estado –en cuyo momento culminante la presión política más intensa se dirige contra el Ecuador a raíz del apresamiento del mayor número de barcos atuneros que se haya producido en la historia de estos incidentes, a partir de diciembre de 1970– y la segunda, a la acción de penetración y de encendido proselitismo que se lleva a cabo en las reuniones de los países No Alineados y del Tercer Mundo, coincidiendo con la iniciación del proceso legislativo de la III Conferencia del Mar.

En cuanto a la primera época, David C. Loring –fuente insospechable de parcialidad– en la obra ya citada, dice "Bajo la intensa influencia de los

argumentos peruanos y ecuatorianos, la Asamblea Legislativa de Costa Rica quiso "ratificar" su "adhesión" de 1955 a la Declaración de Santiago, pero, presionado por Estados Unidos, el Presidente vetó la Ley. Perú...dio un golpe diplomático cuando alentó al nuevo Gobierno militar de Argentina al decretar en diciembre de 1966 la "soberanía" sobre las 200 millas. La Asamblea panameña, que se negó a ratificar las cuatro convenciones de Ginebra sobre el derecho marítimo, presentadas rápidamente en noviembre del año 1966, en cambio aprobó un modelo perfecto de todo lo que los Estados Unidos temían: Después de aludir a la Declaración de Santiago, Panamá estableció un "mar territorial" de doscientas millas, que incluía expresamente la "soberanía" sobre el espacio aéreo. Apelando a la solidaridad latinoamericana, los diplomáticos peruanos lograron que Brasil y Uruguay aprobasen leyes sobre las 200 millas y que aumentasen el apoyo al proyecto colombiano sobre el "mar territorial" de doscientas millas. A pesar de los grandes esfuerzos norteamericanos para impedir que la legislatura uruguaya aprobase una ley que limitaba moderadamente las actividades pesqueras en la faja de doscientas millas, en diciembre de 1969 el Presidente del Uruguay decretó la creación de un "mar territorial" de doscientas millas y afirmó explícitamente la jurisdicción de su país sobre el espacio aéreo. En marzo de 1970, Brasil dictó un decreto estableciendo el "mar territorial" de doscientas millas"

Cuando se inicia la segunda época, el Perú redobla su actividad y sus esfuerzos, primero en Latino América y, después, en el resto del Tercer Mundo. Un breve recuento, incluye las reuniones de Montevideo y de Lima, las Declaraciones del Comité Jurídico Interamericano, de 1971 y 1973; las Resoluciones del Parlamento Latinoamericano; los acuerdos del Instituto Hispano-Luso-Americano–Filipino de Derecho Internacional, de 1969 y 1970, y la reunión de Expertos del Grupo de Montevideo, también de 1971, para culminar con las resoluciones de CECLA, siempre ese mismo año. Fue tal el impulso dado a la tesis de las doscientas millas, en el ámbito propiamente continental que los países del Caribe promovieron la reunión de Santo Domingo, cuyo fruto fue la "Declaración" que lleva el nombre de esa ciudad, en 1972. Lo único que debe anotarse es que, en ninguno de esos casos y en ninguno de estos documentos, que postulan la afirmación del derecho del Estado costero sobre su zona adyacente hasta las doscientas millas, tal zona recibe el calificativo de "mar territorial". En cambio, fue la Declaración de Santo Domingo, la que lanzó el nombre del llamado "mar patrimonial", designación hoy abandonada y superada por otras instituciones que, como la "zona económica exclusiva" responden cabalmente a la defensa de los intereses de los países costeros. Ni Chile, ni Ecuador, ni el Perú suscribieron la Declaración de Santo Domingo.

Más allá de los confines continentales, el Perú inicia su acción persuasiva e interviene en la Conferencia de Lusaka, en 1970, y de Georgetown, en la

Reunión del Grupo de los 77, en Lima, en 1971 y en la III UNCTAD, en Santiago, y así sucesivamente en todos los foros y oportunidades, como las reuniones del Comité Consultivo Legal Afro-Asiático, hasta lograr, como se ha recordado, la inclusión en la "Declaración de Argel", de los Países No Alineados, en 1973, la plena adhesión formal y el respaldo político a la reivindicación de las doscientas millas, A alguna de esas reuniones, le tocó asistir a la Comisión Permanente del Pacífico Sur.

Mientras tanto, se había iniciado el lento camino de la III Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, primero en el Comité Especial y luego en la Comisión Preparatoria, para culminar con la inauguración en Nueva York, en 1973, y la primera Reunión formal, en Caracas, en 1974.

Aquí, debo hacer un breve alto. La seriedad de un análisis, la probidad intelectual, el respeto a los hechos, exige, como un imperativo de lealtad, de solvencia y de rectitud en los métodos de interpretación, de rigor lógico, exigen repito, distinguir entre el largo capítulo que se inicia en la Conferencia de La Haya en 1940 y termina al pronunciar Alvin Pardo su discurso en la Asamblea General de 1967; y el más reciente, más intenso, más rico en logros definitorios, que a partir de esa fecha, tiene como escenario el de la Conferencia del Mar y no debe concluir hasta que ésta no clausure sus sesiones. Los esfuerzos anteriores, fueron la base y los cimientos, pero el verdadero edificio es el que emerge por encima de esos contrafuertes.

Entre uno y otro período, son tan evidentes las diferencias históricas y conceptuales, que no es preciso ser repetitivo. Pero hay un punto de ruptura, que debe ser subrayado. En la primera etapa, cuyo instante culminante está representado por las Conferencias de Ginebra, la I y la II Conferencias sobre el Derecho del Mar, el Perú, al igual que sus socios del Sistema del Pacífico Sur y con ellos los pocos países que en la fecha habían alcanzado la independencia, solicitaban un trato de favor, el reconocimiento de una situación singular, una excepción a la regla general. En el segundo acto de este drama universal, los papeles se han invertido. El Perú, al igual que Chile y Ecuador, en unión de más de 100 naciones nuevas exige la sustitución de un orden jurídico por otro. Y la razón de su demanda se impone, no por la fuerza del número, sino por la verdad de sus fundamentos.

En síntesis, esta nueva posición, la que demanda la construcción de un orden, la existencia de un concierto que promueva la justicia, que convierta la libertad en un término con contenido real gracias a la vigencia de la equidad, y que garantice la conservación de la paz, fue expresada al final de la Comisión Preparatoria en 1973, por el Presidente de la Delegación del Perú en la siguiente formulación: Partiendo de la base de que toda estructura jurídica no debe entenderse como un fin en sí mismo sino como el instrumento para canalizar un aspecto específico de la vida de relación entre los hombres y

en la necesidad de que la nueva ordenación jurídica del espacio oceánico tiene que concebirse como un esfuerzo para superar la obsoleta armazón jurídica de dominación al servicio de móviles de explotación, de colonialismo y de neocolonialismo, se definió que: "En la futura formulación del Derecho del Mar, más allá de la técnica jurídica –debí agregar de escollos de semántica– el Perú aspira a cumplir con otras metas más profundas y vitales propias de su condición nacional, e indispensables para su plena realización como Estado soberano:

- La defensa de los recursos naturales;
- La explotación de los mismos en beneficio de los países ribereños;
- La proscripción de la coerción internacional y de la agresión o amenaza de agresión contra países que reivindiquen sus recursos naturales;
- La participación efectiva en los grandes mercados;
- La definición del papel complementario y estrictamente controlado de la inversión extranjera;
- La procedencia de los intereses nacionales y de los países de la región sobre los grupos privados o las empresas transnacionales;
- La promoción de condiciones favorables para la autonomía y la creatividad de la cultura, la ciencia y la tecnología;
- La dinamización del desarrollo económico y de la integración regional; y,
- La ruptura de la dependencia externa de todos los centros de poder hegemónico."

***

Hay otro factor que, dentro del procedimiento de la Conferencia, constituye una importante novedad y que reafirma el componente político y económico determinante en la búsqueda del acuerdo. A diferencia de las otras reuniones de las organizaciones internacionales, en las que los grupos regionales constituyen el primer nivel de decisión, aquí fue surgiendo, al impulso de necesidades de otro tipo, un reagrupamiento a base de intereses diversos, sustanciales o formales, de principio o de procedimiento. Por ejemplo, el grupo latinoamericano disminuyó en tal forma su actividad, que, ha habido etapas de la conferencia en las que sólo ha sido convocado una vez, para dar su opinión acerca del lugar y fecha de la siguiente sesión. Este caso es particularmente llamativo y fue causa de constante preocupación para el Perú que deseaba mantener el poder negociador latinoamericano, al cual la diversidad de intereses, había fracturado a tal extremo que, para preservar un rastro de unidad, era preferible no convocarlo... Me explico, al aclarar que los países latinoamericanos estaban tan dispersos, al impulso de diversos intereses, que,

sólo en relación con los temas de la Segunda Comisión (Derecho del Mar propiamente dicho) existían cinco posiciones: la de quienes favorecían una plena soberanía sobre el mar adyacente, calificados como "territorialistas"; los partidarios de la creación de un nuevo espacio marítimo, con diversos matices, llamados "zonistas"; las naciones del Caribe, cohesionadas en razón de las circunstancias propias de su vecindad, de su condición insular y de su necesidad de pescar en aguas distantes ya que sus mares próximos son, virtualmente, desiertos ecológicos y que por esta necesidad de combinar situaciones hablaban de "mar patrimonial"; los dos países mediterráneos Bolivia y Paraguay, pugnaces e implacables enemigos de toda extensión de soberanía, cualquiera que fuese su contenido más allá de los límites del más estrecho mar territorial; y, por último, Cuba, que, en muchos aspectos, mantenía una posición singular, fácil de comprender si se recuerda que la distancia que separa a la isla de los Estados Unidos es relativamente corta; que su supervivencia —ahora y en cualquier otra circunstancia— dependerá de tener garantizadas las vías de comunicación; que es una potencia pesquera de primera línea; y que, políticamente, debía encontrar siempre fórmulas compatibles entre su interés nacional, sus vínculos ideológicos y su constante apoyo a las posiciones de los países del Tercer Mundo.

El mosaico de esta multiplicidad de grupos de acción, reveladora de las contradicciones que, dentro de un mismo país se presentan entre intereses opuestos, se aprecia en una rápida enumeración:

1. El grupo de los Estados costeros vino a ser, en el hecho, el último en constituirse, a pesar de que su capacidad de negociación aparece como determinante. En este grupo, el Perú formó parte del Comité de Coordinación e integró el de cinco Representantes que acompañó al Presidente del mismo en las negociaciones cruciales.

2. El Grupo de los 77, constituido hoy por más de un centenar de países del Tercer Mundo, cuyo nombre distingue a los países en vías de desarrollo y que incluye a Rumanía y Yugoslavia. Ha sido el conjunto más dinámico y creativo; y a su impulso se deben las conquistas alcanzadas. Consciente de su fuerza ha logrado, sin embargo, hacer gala de madurez en los momentos críticos y, por lo mismo, ha podido conservar su unidad no obstante sus contradicciones internas.

Su papel es definitorio en el estudio y solución de los problemas de la Primera Comisión relativa a los fondos marinos, para cuyos efectos existe un Comité de Coordinación, cuya Presidencia ejerce el Perú.

3. El grupo de los países sin litoral y otros Estados en situación geográfica desventajosa, que llega a sumar 53 países, número suficiente como para constituir el "tercio bloqueador" o sea, para impedir que un acuerdo alcance los 2/3 de votos favorables. En este caso se dan cita los intereses más opuestos

y buscan una línea coincidente los países más ricos del mundo, como son Suiza y Austria, con los de extrema miseria, como es el caso de Bostwana; los países socialistas de férrea adhesión a la política de Moscú como Polonia y Checoslovaquia, y naciones de contextura democrática como los Países Bajos y Alemania Federal. Para algunos, como Afganistán, la mediterraneidad tiene connotaciones políticas por su vecindad con una superpotencia; para los países africanos, la situación es particularmente difícil porque son 14 los Estados sin costas o de acceso ineficaz a los océanos, y en beneficio de los cuales, se pensó, en algún momento en una suerte de condominio, del llamado "Mar regional", fórmula incompatible con las definiciones en uso, pero cercana al sentimiento de fraternidad que constituye el motor de la unidad africana. Todos ellos, comparten el criterio de que cualquier apropiación en beneficio del Estado ribereño, de una zona de mar, más allá del mar territorial clásico y limitado a 12 millas como máximo, es una usurpación y repite actos de conquista que es inaceptable para el sentido de solidaridad humana propia de nuestro tiempo. Para ellos, a partir de las doce millas, sólo existe el mar libre en el que imperan las libertades clásicas, incluyendo la de pesca. Y en el lecho del mar, a partir de las doce millas, comienza el dominio que ha sido definido como patrimonio común de la humanidad. Refiriéndose a la plataforma continental, el ex-Canciller de Bolivia, Walter Guevara Arce, declaró que el propio nombre de ese occidente geográfico estaba limitando su apropiación individual ya que si era "continental" debía ser condominio de las naciones integrantes de ese continente.

4. Por su lado, los países de Europa occidental y otros, incluyen dentro de estos últimos a Estados Unidos y a algunas medianas potencias como Canadá y Australia, si bien Estados Unidos al igual que la Unión Soviética y China, suelen conservar su autonomía y formular sus posiciones a título individual.

5. Otro grupo de especial significado, ha sido el llamado grupo Evensen, convocado y presidido por Jean Evensen, Ministro sin cartera para la Conferencia del Mar de Noruega, que, no obstante su carácter de informal y de haber sido en su origen, un grupo de expertos jurídicos, terminó siendo un grupo ampliado, altamente representativo y que por la habilidad e imparcialidad de su conductor, ha permitido avances fundamentales, posibles gracias a la libertad de expresión de sus componentes ya que, al opinar, ninguno de ellos comprometía la posición de su Gobierno por hablar a título exclusivamente personal.

6. Obviamente, otros grupos como el de los Estados Arabes o el de los países de la OPEP tienen una gravitación que, en determinados aspectos, pueden orientar la búsqueda de soluciones. Y dejo de mencionar los grupos regionales propiamente dichos, de los cuales el africano ha logrado preservar

la costumbre de reunirse asiduamente y de constituir, a base de sus cuarentitantos miembros un auténtico grupo de presión.

Tiene el sabor de una anécdota enumerar los grupos a los que el Perú le presta su concurso:

- Grupo de los 77;
- Grupo de los Estados costeros;
- Grupo latinoamericano;
- Grupo de Montevideo (que sólo se reunió en la etapa preparatoria);
- Grupo territorialista;
- Sistema del Pacífico Sur;
- Grupo Evensen;
- Grupo de Estados en tránsito;
- Grupo sobre solución de controversias, mientras no se encomendó al plenario el tratamiento formal del tema;
- Grupo de los países productores de minerales en tierra, reflejo de la organización de productores de cobre CIPEC; y,
- Grupo sobre especies altamente migratorias, todo ello sin contar las tres comisiones principales, el Plenario, la Mesa de la Conferencia en la que el Perú ejerce una Vice-presidencia y los grupos de trabajo o de negociación, como el de los 21 cuyo Comité de Coordinación presidía el Perú, constituido por diez países costeros y diez países sin litoral; y el Grupo de Negociación de 15 miembros llamado de "amigos del Presidente" en la Tercera Comisión.

* * *

He dejado para el final mencionar lo que ha sido origen, impulso y fin último de la Conferencia del Mar, el concepto de patrimonio común de la humanidad, aplicable a la zona de los fondos marinos más allá de la jurisdicción nacional y a sus riquezas cuyo análisis pone al descubierto, como en ningún otro capítulo, las dificultades para encontrar soluciones que fuesen eficientes y viables y, al mismo tiempo, justas y equitativas, así como lo suficientemente flexibles como para adaptarse a un porvenir cuyos contornos son impredictibles. De la proposición presentada por Alvin Pardo, bien puede hablarse recordando el mitológico ejemplo de la caja de Pandora desde que ni era previsible ni lo es, la apreciación de las consecuencias que su propuesta ha desencadenado en la evolución del Derecho Internacional. Se trata de acertar con una solución que sólo la tecnología más avanzada y los cálculos de la econometría pueden delinear para llegar a una explotación racional de esas riquezas que se suponen inconmensurables; y desde allí avanzar al ideal transtemporal de servir a la Humanidad, nuevo sujeto de la acción política.

El aspecto teleológico es tan importante que deberán pasar varios años antes de que se aclare dentro de términos de rigor científico; pero en el orden inmediato, dos consecuencias se imponen a la consideración general con la fuerza de un imperativo insoslayable.

La primera lleva a reconsiderar los fundamentos, al parecer inconmovibles, de la utilización de la alta mar que ya desde hace mucho había perdido su condición de *res nullius*.

La segunda, obliga a precisar los límites de las jurisdicciones nacionales, a fin de delimitar claramente la zona que es patrimonio común de la humanidad, superando la antigua idea de que la extensión del mar territorial y de cualquier otra zona de soberanía o de jurisdicción podría ser variada o quedar al arbitrio de cada uno de los Estados, tal como fue el punto de partida de las proclamaciones unilaterales, y, en cierta forma, de la llamada "doctrina latinoamericana" de dejar a cada Estado la potestad de señalar ese límite, potestad que hoy en día ya no sería concebible por ser contraria al nuevo orden internacional.

En lo que se refiere al alta mar, el concepto de patrimonio común aplicado al lecho y al subsuelo ha dejado, pues, sin valor y tornado en bizantina la discusión alrededor de los conceptos de *res nullius* y de *res omnium communis*. Porque, en el primer caso, los Estados podrían ser habilitados para reivindicar porciones de la zona, lo que formalmente rechaza la parte "D" de la Resolución 2574 que veta toda actividad de explotación de la zona y prohibe a los Estados reivindicar cualquier parte de ella. En el segundo caso, si la zona fuera propiedad indivisa de todas las naciones, se haría imposible cualquier explotación de sus recursos. Esta inadecuación de los conceptos tradicionales y este avance sobre el dogmatismo, se explica por la profunda mutación que experimenta la sociedad internacional actual. Esas dos nociones se acomodaban perfectamente a un contexto liberal, de igualdad formal entre los Estados, pero resultan inadaptadas a la situación de desigualdad profunda que caracteriza a nuestro tiempo. Además, ambos conceptos, vinculados a la noción del dominio, olvidaban la naturaleza del elemento materia de apropiación. Nadie puede sostener que la noción de propiedad, individual o internacional, puede ser la misma tratándose de la tierra, del mar o del espacio aéreo. En cambio, la referencia a la Humanidad como titular de un patrimonio, postula el establecimiento de un régimen fundado sobre la equidad, lo que es bien cierto, no significa forzosamente que los recursos sean divididos por igual. Lo que supone el concepto es que se deben repartir en forma que corrijan las desigualdades permitiendo, bajo el amparo de la justicia, superar la brecha y el retardo económico de los menos favorecidos.

Es de todos conocido que la "Declaración de Principios", a la que ya me he referido, fue adoptada con el voto favorable de 108 países, 14 absten-

ciones y ningún voto en contra. Tanto su contenido, ya que tiene un carácter constatativo de declaración, como el apoyo recibido en el momento de aprobarse, le han dado a esta Resolución, un carácter singular que la coloca en un nivel diferente y no permite que sea asimilada a las otras resoluciones aprobadas por la Asamblea General.

Por ello, parecería que la razón asistió al delegado de Trinidad Tobago, que declaró que "no habiendo delegación alguna votado en contra de esta Resolución, ella adquiere por esta circunstancia, una suerte de fuerza obligatoria".

Y además, como ella ordena en su parágrafo 9, "dar efecto a sus disposiciones... por un tratado internacional de carácter universal" resulta fácil deducir que todos los Estados y, con mayor razón los que votaron a favor de ella, adquirieron el compromiso obligatorio de elaborar este tratado universal y de ser parte de él.

* * *

Señores:

No sólo en el Perú, sino también en el resto del mundo, existe un sentimiento de perplejidad, de confusión y, quizá, de frustración ante el espectáculo de incapacidad que ofrecen los Organismos Internacionales para resolver los grandes problemas y en el caso específico de la Conferencia del Mar, la falta de información no resulta el medio más adecuado para que la opinión pública penetre en sus complicaciones y siga este inacabable movimiento de rotación que, visto de fuera, parecería organizado por una empresa de turismo pero que, seguido por dentro, demanda esfuerzos agotadores, perseverancia en el propósito, claridad en el juicio y, por encima de todo, unido al patriotismo, coraje para asumir la grave responsabilidad de encaminar soluciones que comprometan intereses fundamentales para todos los pueblos del mundo, sin excepción.

Conscientes de esta realidad, con la participación de las universidades, como centros de formación y de la Sociedad Peruana de Derecho Internacional como instituto representativo de la experiencia jurídica, se resolvió por la Academia Diplomática del Perú y la Comisión Permanente del Pacífico Sur, ofrecer a los estudiantes, a los especialistas, a los centros académicos de las Fuerzas Armadas y a los funcionarios de la Administración Pública, o sea a todos los que se encuentran más o menos próximos a los niveles de decisión o de asesoramiento, la oportunidad de discutir, con entera libertad pero con rigor y probidad, dos temas, escogidos dentro de la gama de problemas que us-

tedes conocen, por ofrecer apasionante interés académico y conexión indudable con el sentir y la preocupación nacionales.

No se me oculta que ni la objetividad, ni la libertad académica permiten llamarnos neutrales en el estudio de este tipo de problemas que deben desembocar en soluciones y en tomas de posición.

Partimos, en consecuencia, de una afirmación, es decir, de proclamar que, en todo este proceso, ha guiado al Perú y a sus dos socios fraternos del Sistema del Pacífico Sur, una clara finalidad: la ruptura de un injusto orden anterior y la creación de nuevas instituciones, más acordes con las necesidades y realidades de nuestro tiempo. Que esa finalidad es una demanda nacida simultáneamente con la insurgencia de un conjunto de naciones jóvenes unas, y algo más experimentadas otras, dispuestas a ser actores del proceso universal y no meros testigos o pasivos recipiendarios de normas y estructuras acomodadas a intereses diferentes. Y agrego, aún más, que la nueva estructura jurídica para el espacio oceánico que deseamos construir no se agota en sí misma, sino que se inserta en la aspiración indeclinable de lograr un Nuevo Orden Internacional.

Estas afirmaciones tienen un corolario inmediato en lo que se refiere a la elaboración de las nuevas instituciones y a la necesidad de lograrlas mediante el acuerdo internacional. Si bien las proclamaciones unilaterales fueron la señal de partida, se justificaban por la ausencia de normas o por el anacronismo de las existentes, y este vacío explica la indefinición en la que se incurrió por parte de todos, de todos quienes pretendían superar la situación preestablecida, mientras que por parte de las grandes potencias, la batalla se daba para conservar los viejos moldes, incorporando los mínimos cambios y pretendiendo mantener las reglas del juego.

Afirmo lo anterior para insistir en que es inútil, vacía e inconducente toda discusión de temas o problemas sobre el Derecho del Mar que se limite a citas de tratadistas o a textos anteriores a la Conferencia del Mar. Y es a partir de 1974, de la sesión en Caracas y en función del futuro desarrollo del Derecho del Mar que debe enfocarse toda decisión.

Si se logra el acuerdo internacional, habremos dado un paso adelante que, en el caso del Perú, como de Chile y Ecuador, constituye su más reluciente victoria internacional. No desear el acuerdo sería renunciar a la consolidación y la defensa de nuestros intereses, y dejar el campo abierto a las empresas transnacionales que se sienten ya en condiciones de explotar las riquezas de los fondos marinos; y facilitar a las grandes potencias el dominio del mar y la perpetuación, en el espacio oceánico, de la dependencia y de la subordinación, desde que la fuerza de los débiles sólo puede encontrar garantía en la norma elaborada entre iguales y para fines de equidad que la justicia debe defender.

Por eso, el debate abierto permitirá que la opinión pública acompañe una opción que debe ser tomada a corto plazo, pues, la Conferencia del Mar no prolongará indefinidamente sus sesiones y está llamada a adoptar la decisión final, quizá si en pocos meses más.

Si el Perú debe permanecer dentro de la nueva estructura, mediante su aporte en este juego de fuerzas políticas, o si se situará, por su propia voluntad, al margen del proceso, dependerá de la definición que se adopte en el futuro inmediato.

En ese instante, deberá decidirse si el Perú se inserte dentro del concierto universal o contra él, si mantiene su condición de pueblo capaz de renovar sus aportes para una más estrecha comunidad de las naciones del Tercer Mundo, en particular de las de América Latina o si prefiere encerrarse en el aislamiento y el dogmatismo, si nos sentimos actores de una revolución que hemos contribuido a promover, o si nos aferramos a instituciones caducas que nos fueron impuestas para beneficio de otros.

Se nos ofrece la opción entre el futuro y el pasado, entre una obra creadora y la estratificación del pensamiento.

* * *

Señor Ministro:

Al rogarle que tenga a bien declarar inaugurado este Seminario, me atrevo a ofrecerle, en nombre de quienes participan en sus trabajos, el apoyo a la política que el Perú adopte por decisión del Gobierno, ya que, en último término, las diferencias de matiz que han existido antes de ahora deberán superarse en la unidad exigida por la mejor defensa de los intereses nacionales.

ANTECEDENTES HISTORICOS DEL DERECHO DEL MAR

Guillermo García Montúfar

Es preocupación muy antigua establecer un ordenamiento jurídico escrito que norme el uso del mar, su aprovechamiento y el de los bienes que contiene; tanto que se dice Minos, Rey de Creta, intentó dictar el primer código del mar. Sin embargo, hasta la fecha, esa preocupación no ha sido resuelta y lo demuestran: la Conferencia sobre Codificación Progresiva del D.I. en el año 1930, y las Conferencias sobre Derecho del Mar que vienen realizándose a partir del año 1958. De manera tal que las reglas existentes acerca del mar y sus problemas son en su mayor parte reglas de costumbre, alimentadas o formadas sobre la base de actos unilaterales de los Estados, expresados mediante declaraciones gubernamentales, disposiciones legales de orden interno (leyes, decretos, etc.), o ambas modalidades.

Mi encargo es exponer la historia de la problemática jurídica del mar; pues bien, para cumplir a cabalidad esta tarea pienso que debo fijar como idea central de mi exposición, la idea de "dominio", dentro de la cual subyacen por supuesto, los intereses económicos, porque la historia del mar nos suministra, principalmente, un recuento de pretensiones dominiales de las comunidades políticas en su afán de apoderarse de los espacios marítimos y sus riquezas.

Si bien Ulpiano declaró que el mar está abierto a todos por naturaleza y Celso que el mar como el aire, es común a todos los hombres, de aquella época nos llega la conocida expresión "mare nostrum", y los tratados suscritos entre Roma y Cartago dividiéndose las zonas de influencia, en particular las áreas marítimas de interés comercial. Y de los tiempos del antiguo Imperio Germánico, el título de "Rey del Océano" que se atribuían los emperadores.

No es pues de extrañar que hacia el siglo X, el rey Edgardo El Pacífico incluyera entre sus títulos el de "Soberano del Océano Británico", ni que Eduardo II de Inglaterra se hiciera llamar "Rey de los Mares", o que su hijo Eduardo III (siglo XIV), con el mismo título impusiera a los buques extranjeros la obligación de saludar a sus buques como un homenaje a su persona, títulos que aparecen en las Actas del Parlamento del siglo XV. La verdad es

que hasta fines del siglo XVIII no hubo área del mar que se librara de las pretensiones dominiales de los Estados, las que concretaban, con mayor o menor intensidad, mediante el cobro de derechos por transitar, por pescar o mediante la obligación de rendir honores al pabellón. Así Dinamarca y Suecia reclamaron soberanía sobre el Báltico, Venecia sobre el Adriático, Génova y Pisa respecto al Mar de Liguria. Portugal reivindicó el Océano Indico y parte del Atlántico; es de recordar la Ley de Don Alfonso V (1474), que prohibió los contratos, guerras, rescate de moros sin licencia del Rey, en los mares de Guinea, Islas del Océano, etc. Y España se decía soberana del Golfo de México y el Océano Pacífico, además de su parte en el Atlántico.

El principio de libertad de los mares, como norma fundamental del régimen jurídico de "alta mar", vino a generalizarse al concluír el primer cuarto del siglo XIX, para satisfacer las necesidades del comercio internacional e hizo realidad el derecho de cada pueblo a visitar a los otros y comerciar con ellos, proclamado por Francisco de Vitoria.

Empero, la pretensión dominial no se manifestó únicamente en la forma aludida, sabemos que se ha expresado de variados modos, uno de éstos es el "mar territorial", concepto que surge y se consolida a medida que se afirman, en la Edad Media, las comunidades políticas soberanas, entre cuyas necesidades se encontraba la de ampliar su espacio territorial hacia el mar adyacente a fin de defenderse de los piratas, prevenir la difusión de pestes, aplicar impuestos y asegurar a sus súbditos el derecho de pesca exclusivo. Claro que las actitudes no eran uniformes respecto a la naturaleza de la zona, su anchura y el alcance de los derechos del ribereño; en realidad el concepto de "mar territorial", tal como hoy se entiende, se perfiló a mediados del siglo XVII y siglo XVIII con Grocio y Bynkershoek que atendieron al criterio de defensa, el cual redujo el ancho a la distancia de 3 millas marinas, sin que esto signifique, a pesar de su difusión, adquiriera la categoría de medida universal porque como escribía Westlake a principios del siglo XX: las tres millas consideradas como una anchura mínima se acepta por todos pues ningún Estado reclama una distancia menor, pero como anchura máxima no existe acuerdo semejante, por el contrario hay varios límites.

Al lado de los conceptos de "alta mar" y "mar territorial" tenemos la llamada "zona contigua" o "zona complementaria" en que aparece la idea de "dominio" aunque con diferente connotación. En efecto, desde muy antiguo los Estados pretendieron y ejercieron determinados derechos en zonas del mar más allá de sus aguas territoriales (policía de navegación, aduanera, sanitaria, pesquera, de seguridad). Son ejemplos: la Ley Americana de 2/3/1799 que autorizaba la visita, el examen y registro de todo buque rumbo a cualquier punto o lugar de los Estados Unidos, dentro de 4 leguas de la costa americana; las leyes inglesas del siglo XVIII que fijaron distancias de 5 millas y dos le-

guas para fines aduaneros que en el año 1802 aumentaron a 24 millas; y, el Tratado de Montevideo de 1889 que fija una distancia de cinco millas para efectos penales; en el presente siglo la Rusia zarista introdujo la zona de 12 millas para fines aduaneros, que más tarde extendió a fines pesqueros; en la Conferencia citada de 1930 se pronunciaron a favor de una zona contigua: Alemania, Bélgica, Egipto, Estonia, Francia, Islandia, Polonia, Cuba, Letonia, Turquía; la ley americana contra el contrabando, su fecha 5-8-35, permitía llegar a las autoridades hasta la distancia de 100 millas; y los Estados americanos reunidos en Panamá el año 1939 establecieron una zona de 300 millas alrededor del Hemisferio. Distintos requerimientos son los que provocan estas declaraciones jurisdiccionales que reflejan, sin duda alguna, la tendencia inocultable a apropiarse, o por lo menos a controlar, áreas del mar.

De otro lado, debo mencionar la situación del lecho y subsuelo del mar foco de atención de todos los Estados y en especial de quienes pueden explotarlos. Los antecedentes son también lejanos, representados (siglo XVIII) por las reivindicaciones sobre pesquerías sedentarias ubicadas fuera de las aguas territoriales como el Rey de Túnez que reclamaba los bancos de esponjas, Australia y Ceylán las pesquerías de perlas, Francia los corales del Mediterráneo. De ahí que Vattel sostuviera la posibilidad de que la soberanía del Estado alcanzara al lecho del mar. Y es en ese mismo siglo XVIII que el Conde Marsigli hace referencia concreta a la plataforma continental, aún cuando sólo hacia el año 1916 el científico español don Odón de Buen y del Coz advirtió sobre la necesidad de que los Estados incorporaran a su dominio la plataforma continental. El año 1942, en el Tratado celebrado por Gran Bretaña-Venezuela se delimitaron las áreas submarinas del Golfo de Paria y se reconoció para ambos Estados, a los efectos de la explotación de los yacimientos petrolíferos, derechos de soberanía y control sobre dichas áreas. Mas con las proclamas de Truman el 28-9-45 No. 2667 sobre recursos existentes en la plataforma submarina y No. 2668 sobre zonas de conservación de recursos pesqueros se desencadenó un verdadero alud de actos unilaterales reivindicando la plataforma continental o una jurisdicción marítima más amplia que ha dado lugar a nuevas versiones del "mar territorial", y de la "zona contigua" con las novísimas denominaciones de "zona económica exclusiva" o mar "patrimonial", todo lo cual es materia de discusión en las mencionadas Conferencias sobre Derecho del Mar, a lo que hay que agregar la explotación de los fondos oceánicos más allá de la jurisdicción nacional.

EL SISTEMA DEL PACIFICO SUR

Jaime Cáceres Enríquez

A) Después de escuchar la exposición sobre los antecedentes históricos en general, me toca desarrollar, sucintamente, la aparición del Sistema del Pacífico Sur que, con la firma de la Declaración de Santiago en 1952, surge en forma paralela a alguno de los aspectos anteriormente descritos y con el carácter complementario que pasaremos a describir.

B) La Declaración unilateral de Chile de 23 de junio de 1947 y el Decreto Supremo No. 781 del Perú de 1° de agosto de 1947, son los antecedentes inmediatos a la Declaración de Santiago sobre Zona Marítima que también la firma Ecuador sumándose en ese momento a los países de la región con 200 millas.

Colombia concurrió a Santiago en calidad de observador y su interés por pertenecer al Sistema siempre lo ha mantenido pero hasta el momento no se ha concretado. El actual Gobierno colombiano acaba de reiterar la intención de solicitar formalmente su adhesión.

C) No podríamos intentar una visión del Sistema del Pacífico Sur sin hacer un análisis del contenido de la Declaración de Santiago y nada mejor para ese intento que lo que nos trasmite el firmante por el Perú de dicho documento, doctor Alberto Ulloa:

"Puede considerarse que la Declaración de Santiago:

- Está de acuerdo con la doctrina que hace del Hombre el sujeto principal del Derecho Internacional.
- Considera que el bienestar humano debe ser contemplado preferentemente en relación con las poblaciones inmediatas a las zonas pesqueras.
- Acepta la conservación y protección de los recursos naturales y la

reglamentación de su aprovechamiento, en beneficio de los países costaneros que, según hemos visto, deben preocuparse fundamentalmente del bienestar humano en sus poblaciones.

Se opone a la explotación indiscriminada que ponga en peligro la conservación de las especies y disminuya las fuentes de acrecentamiento del bienestar humano.

- Considera que los factores geológicos y biológicos que condicionan la existencia, conservación y desarrollo de la fauna y flora marítimas, determinan la insuficiencia de la antigua extensión del Mar Territorial y de la Zona Contigua inmediata a éste.
- Proclama la soberanía y la jurisdicción exclusivas, hasta una distancia de 200 millas, sobre el mar que baña las costas de los respectivos países, comprendiendo el suelo y subsuelo para los efectos de defensa y protección de la riqueza ictiológica.
- Reconoce expresamente el paso inocente e inofensivo para las naves de todas las naciones a través de la zona señalada.
- Expresa el propósito y la esperanza de suscribir acuerdos de aplicación de los principios de la Declaración, sin que se excluya la posibilidad de la concurrencia a las pesquerías de nacionales de otros Estados.

D) En cuanto a los aspectos de organización, la Declaración de Santiago estableció la Conferencia del Pacífico Sur y el Sistema comprende una Comisión Permanente cuya sede rota cada cuatro años y que está a cargo de un Secretario General, de la nacionalidad del país hospedante. Cuenta, además, con un Sub-secretario Científico y otro Jurídico de las nacionalidades de los otros dos países y con Comisiones Especiales Científica y Jurídica.

A partir del presente año le corresponde al Perú la sede de la Secretaría General siendo Secretario General el Embajador Juan Miguel Bákula, Sub-secretario Jurídico el doctor Hugo Llanos de Chile y Sub-secretario Científico el Dr. Luis Arriaga de Ecuador.

E) La Conferencia y la Comisión Permanente ha celebrado reuniones ordinarias y extraordinarias para elaborar convenios y reglamentos sobre los problemas de las pesquerías en el Pacífico Sur, las faenas de caza marítimas, medidas de vigilancia y control, otorgamiento de permisos, sistemas de sanciones, régimen aplicable en las zonas fronterizas y para tratar asuntos de interés común.

Acaba de celebrarse en Lima la I Reunión de la Comisión Jurídica cuyo objetivo ha sido el de efectuar una evaluación de los convenios vigentes adoptados por la CPPS y elaborar los lineamientos jurídicos para una Convención Regional sobre Contaminación Marina. Junto con esta Reunión se ha celebrado un Seminario Jurídico sobre el Nuevo Derecho del Mar.

En el mes de diciembre tendrá lugar, también en Lima, la VII Reunión de la Comisión Coordinadora de las Investigaciones Científicas (COCIC). Esta Comisión discutirá asuntos científicos de interés común para los tres países en relación con la investigación científica de los recursos, del ambiente marino de la subregión y con la formación de personal.

En octubre pasado, en la sede del IMARPE, se llevaron a cabo, una reunión tripartita y otra con la participación de representantes de organismos internacionales, ambas relativas al Estudio del Fenómeno del Niño.

Este importante proyecto de carácter científico tendiente a lograr un mejor conocimiento de las causas, periodicidad, efectos y otros, de la aparición del Fenómeno del Niño, es una labor progresista que surge de las inquietudes del COCIC —vale decir del Sistema del Pacífico Sur— por coordinar los estudios y conseguir los aportes para su financiamiento.

Es evidente pues que el Sistema del Pacífico Sur está en plena vigencia.

Parafraseando conceptos vertidos por el Dr. Andrés Aramburú Menchaca, podríamos decir que el Sistema del Pacífico Sur tiene los caracteres de un Sistema regional. Como se ha dicho su órgano supremo es la Conferencia pero sin embargo la Comisión Permanente, cuya sede y conducción está hoy en el Perú, es un órgano dotado de notable autoridad. No obstante todo lo dicho sobre los caracteres del sistema, esa estrecha relación no representa en ningún caso la transferencia de los derechos propios de cada país a la Organización formada. No hay zona de condominio marítimo, tampoco derecho común sobre las especies.

F) Para la consolidación del régimen de las 200 millas y el reconocimiento por la Comunidad Internacional del límite y su contenido jurídico, el Sistema del Pacífico Sur ha sido particularmente eficaz. Sírvanos para corroborar lo anteriormente dicho una breve visión de la acción internacional que, en forma individual y colectiva han ejercido los tres socios del Pacífico Sur.

La Declaración de Santiago debe entendérsela como un modelo de cooperación entre los tres países que, haciendo abstracción de naturales diferencias en materia de interpretación jurídica o de aplicación práctica, ha servido al esencial propósito de defender los intereses de sus pobladores y ha representado una sólida valla de resistencia frente a los intereses de turno de las potencias pesqueras.

Así, desde la firma de la Declaración, el criterio que ha primado es que si bien las Zonas Marítimas de 200 millas son respectivas, es decir que no se trata de una Zona única, sino de tres zonas con un mismo límite, uno es el propósito de defenderla y utilizarla en beneficio de los respectivos países y una la solidaria acción conjunta tripartita frente a las posibles intervenciones extrañas.

La presencia de naves pesqueras extranjeras dentro de las 200 millas, que efectuaban faenas sin las licencias correspondientes, motivó la natural reacción de los países del Pacífico Sur de proceder a la captura de dichas embarcaciones y a la imposición de las sanciones del caso.

Sabido es que las potencias pesqueras involucradas respondieron con medidas tendientes a presionar por la vía coercitiva para que desistiésemos en la defensa de nuestra posición.

Perú, Ecuador y Chile, respondieron siempre en forma coordinada y solidaria haciendo imposible el intento de las potencias pesqueras.

Frente a las Conferencias de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1958 y 1960 se puso en evidencia la acción tripartita que trabajó denodadamente para que, ante la renuencia internacional por reconocer las 200 millas, no se consagrase ningún límite. Este objetivo fue alcanzado.

Cuando en 1968 inicia sus labores la Comisión de Fondos Marinos y se plantea nuevamente la convocatoria a una III Conferencia de las NN.UU. sobre Derecho del Mar, que es precisamente la que está actualmente realizándose, se tienen muy presentes las anteriores experiencias.

Por iniciativa del Pacífico Sur se reúne la Conferencia de Montevideo sobre Derecho del Mar (mayo, 1970) en la que participaron todos aquellos países latinoamericanos que, de una u otra manera, para uno u otro efecto, habían declarado el límite marítimo de 200 millas.

Obtenida la Declaración de Montevideo, el siguiente paso fue el de convocar a una Reunión Latinoamericana sobre aspectos del Derecho del Mar (agosto de 1970). En ambos documentos trasciende el espíritu del Pacífico Sur y puede considerárseles como hitos en la consolidación de una auténtica política marítima latinoamericana que habría de proyectarse más tarde —como una contribución— a los países del Tercer Mundo.

Nada más elocuente que lo anteriormente descrito para señalar la acción efectiva de proyección del Pacífico Sur en la formación del Nuevo Derecho del Mar.

La labor continúa, pues la Conferencia está en marcha y valga repetir aquello que se oyó en una oportunidad en el seno de las Naciones Unidas respecto a la acción positiva de los países del Pacífico Sur. La contribución del Perú, Chile y Ecuador en la Conferencia ha sido tan determinante para que exista un auténtico desarrollo evolutivo del Derecho del Mar que si no hubiese existido dicha posición habría sido necesario crearla.

LA EVOLUCION DE LA SITUACION: ASPECTOS GENERALES Y DESARROLLO CIENTIFICO Y TECNOLOGICO

Capitán de Navío Germán González Ugarte

En las exposiciones anteriores hemos escuchado una brillante disertación sobre los antecedentes históricos del nuevo Derecho del Mar y asimismo una breve reseña sobre el Sistema del Pacífico Sur. Me toca a mí ahora, hacer un esbozo sucinto sobre la "Evolución de la Situación: Aspectos generales y desarrollo científico y tecnológico".

En realidad la evolución del Derecho del Mar, está fijada en la Conferencia de las Naciones Unidas actualmente en desarrollo. Esta Conferencia es esencialmente un foro político que tiende a lograr la conformación de un tratado que norme todas las actividades en el ámbito marítimo.

Originalmente las grandes potencias estaban interesadas que en la Conferencia se debatiera exclusivamente una agenda restringida a temas de su exclusivo interés, tales como la extensión del mar territorial, el paso por los estrechos y la explotación de los fondos marinos. Sin embargo gracias a la acción del Perú, de los países miembros de la Comisión del Pacífico Sur y de un sustantivo número de países del Tercer Mundo, se ha logrado una agenda amplia y comprensiva que abarca todos o casi todos los aspectos del Derecho del Mar, involucrando la revisión de instituciones tradicionales tales como mar territorial, plataforma continental, alta mar y los conceptos como fondos marinos, preservación del medio marino, investigación científica, transferencia de Tecnología y otros.

En realidad los temas en discusión son 25, conforme se puede apreciar en la relación que se les ha hecho llegar.

Por esta razón, la Conferencia ha dividido su trabajo en tres comisiones principales a saber:

COMISION I:

Preparar proyectos de artículos de tratado sobre el régimen internacional, incluyendo un mecanismo internacional, para la zona y los recursos de

los fondos marinos y oceánicos y de su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional, habida cuenta de la participación equitativa de todos los Estados en los beneficios que se obtengan y teniendo presentes los intereses y necesidades especiales de los países en desarrollo, ya sean ribereños o carezcan de litoral conforme a la Declaración de principios que regulan los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional, las consecuencias económicas de la explotación de los recursos de la zona así como las necesidades y problemas particulares de los países sin litoral.

COMISION II:

Preparar una lista general de temas y cuestiones relacionados con el derecho del mar, entre ellos los referentes a los regímenes de la alta mar, la plataforma continental, el mar territorial (incluídas la cuestión de su anchura y la cuestión de los estrechos internacionales) y la zona contigua, la pesca y la conservación de los recursos vivos de la alta mar (incluida la cuestión de los derechos preferenciales de los Estados ribereños) y preparar proyectos de artículos de tratado al respecto. Queda entendido que la comisión podrá decidir, redactar estos artículos antes de completar la lista general de temas y cuestiones relacionados con el derecho del mar.

COMISION III:

Considerar la preservación del medio marino (incluyendo entre otras cosas, la prevención de la contaminación) y la investigación científica, y preparar proyectos de artículos de tratado al respecto.

El tema de fondos marinos es tratado en la Comisión I, mientras que la Comisión III trata los temas de la Preservación del Medio Marino, la Investigación científica y la Transferencia de Tecnología.

Es sobre estos puntos que deseo hacer hincapié. Desde el término de la 2da. Guerra Mundial el desarrollo científico y tecnológico ha tenido un considerable avance y podemos afirmar sin temor a equivocarnos que en los últimos 30 años, la humanidad ha multiplicado los conocimientos que sobre el mar y sus fondos tenía.

Todos Uds. conocen o han leído, algunos con mayor acuciosidad que otros, la tremenda importancia que para el futuro de la humanidad representa la explotación de los fondos marinos, en forma especial lo referido a la explotación de los llamados módulos de manganeso. De aquí que en el consenso de los países del Tercer Mundo sea preciso, dictar las pautas y normas que deba regir la explotación de los fondos marinos, en forma especial en las zonas no comprendidas dentro de la jurisdicción y soberanía de los estados ribereños.

Con este fin se ha propuesto la creación de una Autoridad Internacional para los Fondos Marinos que reglamente la explotación de los mismos impidiendo que las naciones desarrolladas e industrializadas utilicen su alto potencial económico y tecnológico en beneficio exclusivo de sus intereses, teniendo en cuenta que el mar ha sido declarado patrimonio de la humanidad.

Quiero destacar en este punto, que las últimas investigaciones científicas han demostrado que las mayores riquezas de materias primas no se encuentran en la tierra, sino bajo el mar y que los yacimientos de níquel de los fondos marinos podrían cubrir las necesidades de la humanidad durante 1'500.000 años.

En los últimos años se ha elaborado un Texto Unico de Negociación (TUN) que contiene tres temas medulares a saber: el 1º el sistema de explotación; el 2º consecuencias económicas adversas de la explotación de la Zona y medidas para proteger a los países en desarrollo productores de los mismos minerales (níquel, cobre, manganeso y cobalto) y el 3º composición y mecanismos de decisión del Consejo, órgano ejecutivo de la autoridad.

Desgraciadamente hasta la fecha no se ha logrado una solución favorable y la Comisión I no ha podido elaborar el texto definitivo que fijaría la operatividad de la Autoridad.

En lo que respecta a los temas que trata la Comisión III, sucintamente trataré de hacer una exposición del estado actual:

El tema fundamental, es el de la Investigación Científica, donde las diferencias principales son eminentemente políticas y constituyen uno de los problemas claves de la conferencia, que puede insertarse al mismo nivel que la definición de la zona económica o los poderes de la Autoridad.

Las grandes potencias, al pretender tener una libertad irrestricta en materia de investigación tratan de garantizar en su favor el monopolio en el desarrollo científico y asegurar la impunidad en aquellos aspectos que con la cubierta de investigación, encubren actividades de carácter netamente militar, a los que no pueden o no quieren renunciar por la exigencia de su estrategia global.

En lo referente a la Protección y Preservación del Medio Marino, ha habido un considerable avance en los puntos tratados, tales como las facultades legislativas de los Estados en la adopción de medidas necesarias para impedir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, diferenciándose las condiciones de Estado ribereño, Estado de pabellón y terceros estados.

Uno de los puntos más controvertidos es el relativo a vertimientos durante el paso inocente, sin haberse logrado hasta la fecha una solución.

Igualmente se observan discrepancias insalvables en las facultades concedidas a Organismos internacionales.

El tema sobre transferencia de tecnología, ha sido tratado muy brevemente y hasta la fecha no se ha avanzado en fórmula alguna de compromiso y, prácticamente estancado, por lo que poco se puede decir al respecto.

En síntesis, podemos colegir que a pesar de los grandes esfuerzos realizados no se ha avanzado lo suficiente para plasmar el nuevo Derecho del Mar, en los temas que me ha tocado mencionar, esperándose que en un futuro no muy lejano, se logre el consenso general sobre estos puntos tan vitales y cruciales para el desarrollo de la humanidad.

MAR TERRITORIAL, ALTA MAR, SOBERANIA MARITIMA Y ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA HASTA LAS 200 MILLAS

Eduardo Ferrero Costa

1. *El antiguo Derecho del Mar: Mar Territorial de 3 millas y libertad de los mares.*

Desde la época del antiguo Derecho del Mar creado por las potencias marítimas, durante los siglos XVII y XVIII, tradicionalmente en el espacio oceánico se reconocieron dos zonas distintas: el Mar Territorial y el Alta Mar.

De un lado, se estableció una zona de reducida extensión conocida como Mar Territorial, a la que las potencias marítimas le señalaron un límite de tres millas, que en cierto momento fue el alcance del tiro de cañón. Desde un comienzo se entendió que en el mar territorial el estado costero ejercía derechos absolutos de soberanía, al igual que en su propio territorio, con la única limitación del paso inocente para los buques que transitaran pacíficamente por el mar territorial. Además el mar territorial fue concebido en su origen como una zona de defensa y seguridad en favor del estado costero. En este sentido se estableció fundamentalmente con fines militares.

De otro lado, luego del mar territorial se reconocía la zona de Alta Mar donde imperaba una absoluta libertad de navegación y de pesca para los buques de todo el mundo y donde los Estados no ejercían derecho alguno de soberanía.

En cuanto al reconocimiento del Alta Mar y de la libertad de los mares, esto quedó establecido fundamentalmente para que las flotas de las potencias europeas pudieran navegar libremente por los océanos, aún cuando cabe reconocer que había un fundamento importante, cual era la libre comunicación entre los pueblos.

Los conceptos de Mar Territorial y Alta Mar antes mencionados, quedaron confirmados en la Conferencia de La Haya de 1930 y en la Primera Conferencia Mundial sobre el Derecho del Mar realizada en Ginebra en 1958.

2. *El Mar Territorial y la Alta Mar en la Conferencia de Ginebra de 1958.*

Al respecto, en la Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua aprobada en Ginebra, en 1958, se señala que "la soberanía de un Estado se extiende, fuera de su territorio y de sus aguas interiores, a una zona de mar adyacente a sus costas, designada con el nombre de mar territorial. Seguidamente, la Convención señala que "la soberanía del Estado ribereño se extiende al espacio aéreo situado sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de ese mar". Finalmente, la misma Convención establece que "los buques de cualquier Estado, con litoral marítimo o sin él, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial".

Por otra parte, en la Convención sobre la Alta Mar, también aprobada en Ginebra, se dice que "se entenderá por Alta Mar la parte del mar no perteneciente al mar territorial ni a las aguas interiores de un Estado".

Asimismo, se señala que "estando la Alta Mar abierta a todas las naciones, ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de ella a su soberanía". Por último, la Convención establece que la libertad de la Alta Mar comprende para los Estados, con litoral o sin él, la libertad de navegación, la libertad de pesca, la libertad de tender cables y tuberías submarinas y la libertad de volar sobre la Alta Mar".

Adicionalmente, en la Convención de Ginebra sobre Mar Territorial, se reconocía la existencia de una zona contigua, que era un espacio considerado como parte de Alta Mar, contiguo al Mar Territorial y que podría llegar hasta las 12 millas, en la cual el Estado ribereño podría adoptar "las medidas de fiscalización necesarias para evitar las infracciones a sus leyes de policía aduanera, fiscal, de inmigración y sanitaria que pudieran cometerse en su territorio o en su mar territorial".

Ahora bien, cabe destacar que en las Convenciones de Ginebra, de 1958 no se estableció la anchura del mar territorial. Ello se debe a que ya desde la Conferencia de La Haya de 1930, había quedado claramente comprobado que no existía una norma uniforme aceptada por la mayoría de los Estados respecto a la anchura del mar territorial; vale decir, ya estaba definitivamente aclarado que la regla de las tres millas de mar territorial, impuesta tradicionalmente por las potencias europeas y luego los Estados Unidos de América, no era una norma general de obligatorio cumplimiento para los Estados.

3. *Nuevo Derecho del Mar: Soberanía Marítima hasta las 200 millas.*

Por otra parte, antes de las Conferencias de Ginebra de 1958 y 1960, ya los países latinoamericanos del Pacífico Sur, habían proclamado a partir del año 1947 su soberanía y jurisdicción marítima hasta las 200 millas. Al respec-

to, la Declaración sobre Zona Marítima, aprobada en Santiago en 1952 por Chile, Perú y Ecuador, luego de destacar que la antigua extensión del mar territorial y la zona contigua eran insuficientes para la conservación, desarrollo y aprovechamiento de las riquezas a que tienen derecho los países costeros, en los puntos 2, 3 y 4, de la Declaración, expresaron lo siguiente:

> "II) Como consecuencia de estos hechos, los Gobiernos de Chile, Ecuador y Perú proclaman 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.
>
> III) La jurisdicción y soberanía exclusivas sobre la zona marítima indicada, incluye también la soberanía y jurisdicción exclusivas sobre el suelo y subsuelo que a ella corresponde"...
>
> IV) La presente Declaración no significa desconocimiento de las necesarias limitaciones al ejercicio de la soberanía y jurisdicción establecidas por el Derecho Internacional en favor del paso inocente e inofensivo, a través de la zona señalada para las naves de todas las naciones".

En virtud de lo dispuesto en el Decreto Supremo No. 781 de 1°de agosto de 1947 y de la Declaración de Santiago de 1952, que al haber sido ratificada por los tres países signatarios tiene carácter de tratado multilateral para los tres Estados, así como de leyes dictadas por el Gobierno con posterioridad, el dominio marítimo del Perú ha quedado establecido como la soberanía y jurisdicción exclusivas de nuestro país sobre el mar, suelo y subsuelo en una zona marítima de 200 millas contadas desde la costa, así como sobre las riquezas y recursos que allí se encuentran.

Es importante destacar que los fundamentos de la soberanía marítima del Perú hasta las 200 millas, no fueron ya los criterios de seguridad o defensa del mar territorial del antiguo Derecho del Mar, sino las realidades geográficas y biológicas del medio marino y especialmente las necesidades económicas de la nación. Así, cabe recordar que los considerandos del Decreto Supremo No. 781, que por primera vez proclamó las 200 millas en el Perú, señalaron que en la "plataforma continental existen riquezas naturales cuya pertenencia al patrimonio nacional es indispensable proclamar", así como que "es igualmente necesario que el Estado proteja, conserve y reglamente el resto de los recursos pesqueros y otras riquezas naturales que se encuentran en las aguas epicontinentales que cubren la plataforma submarina y en los mares

continentales adyacentes a ella, a fin de que tales riquezas, esenciales para la vida nacional, continúen explotándose o se exploten en lo futuro, en forma que no cause detrimento a la economía del país ni a su producción alimenticia". Asimismo, la Declaración de Santiago de 1952, también tuvo fundamentos esencialmente de orden económico y social, tal como consta del texto de sus considerandos, que concluyen afirmando que los tres países estaban "decididos a conservar y asegurar para sus pueblos respectivos, las riquezas naturales de las zonas del mar que baña sus costas."

Asimismo, es necesario aclarar que el dominio marítimo del Perú no fue proclamado como un mar territorial de 200 millas, ni tampoco lo es en la actualidad. Más bien, desde 1947 fue establecido como una zona de soberanía y jurisdicción marítima hasta las 200 millas con una finalidad esencialmente económica relacionada con la exploración, administración y explotación de los recursos de la zona, en beneficio del pueblo peruano y del desarrollo socio económico del país.

Igualmente, toda la legislación nacional dictada a partir de 1947 (D.S. No. 781; Declaración de Santiago; Ley de Aeronáutica Civil No. 15720; Ley General de Aguas D.L. 17752; Ley del Cuerpo de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú D.L. 17824; Ley normativa de la Industria Minera D.L. 18225; Ley General de Pesquería D.L. 18810, etc.; con la única excepción de la Ley Orgánica de la Marina de Guerra que nunca fue publicada) no se refiere a un mar territorial de 200 millas, sino más bien utiliza terminología distinta justamente para destacar que no es un mar territorial.

Además de que los fundamentos y la legislación de nuestras 200 millas son distintos a los del mar territorial, también se debe resaltar que la práctica ininterrumpida de nuestra Cancillería y los actos oficiales de los diversos Gobiernos habidos en el Perú desde 1947, confirman que la posición del Perú no es de un mar territorial de 200 millas sino de una zona de soberanía marítima sui géneris hasta las 200 millas.

Finalmente, en cuanto a este punto se refiere, el hecho de que la Declaración de Santiago haya mencionado la palabra paso inocente, tampoco nos puede llevar a interpretar que se trataba de un mar territorial, ya que ello fue debidamente aclarado con los documentos conjuntos emitidos poco después por los Gobiernos de Chile, Ecuador y Perú.

4. *Aparición del Concepto de Zona Económica.*

La actitud inicial de los países del Pacífico Sur fue luego seguida por otros países latinoamericanos. En 1970, 9 países latinoamericanos ya habían establecido las 200 millas y en 1972 el resto de los países de América Latina aceptó el establecimiento de una zona hasta las 200 millas denominada mar

patrimonial, tal como fue aprobado en la Conferencia Especializada de los países del Caribe realizada en Santo Domingo. Seguidamente, un concepto similar al del mar patrimonial, denominado zona económica, fue esbozado por parte de algunos Estados Africanos (especialmente Kenia).

Tanto en el concepto de mar patrimonial de la Declaración de Santo Domingo, como en el de Zona Económica mencionada en un Proyecto de Kenia, el estado ribereño ejercería jurisdicción sobre dos zonas distintas. En primer lugar, habría un mar territorial con una anchura máxima de 12 millas, sobre la cual el Estado ejerce derechos plenos de soberanía, con la única limitación del paso inocente. En segundo lugar, después del mar territorial, habría una zona adyacente, que puede llegar hasta las 200 millas, sobre la cual el Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre los recursos naturales que se encuentran en dicha zona, además de cierta jurisdicción para otros fines, respetándose la libertad de navegación y sobrevuelo.

5. *La Zona Económica Exclusiva hasta las 200 millas en la actual Conferencia Mundial sobre el Derecho del Mar.*

Cuando se iniciaba la Tercera Conferencia Mundial sobre el Derecho del Mar a fines de 1973, la zona económica ya era conocida en el contexto internacional y se vislumbraba como un concepto que quizás podría compatibilizar algunos de los intereses más importantes de los distintos Estados. De un lado, se pretendía proteger el derecho de los estados costeros a explotar los recursos del mar hasta las 200 millas, y de otro lado, se respetaba la libertad de navegación en dicha zona.

Al iniciarse la Segunda Sesión de la Tercera Conferencia Mundial, en Caracas en 1974, las potencias desarrolladas estaban dispuestas a aceptar el establecimiento de una zona económica especial que podría llegar hasta las 200 millas. A partir de ese momento, las diferencias entre los Estados en la Conferencia eran en relación a los alcances de los derechos que tendrían en la zona económica tanto los estados ribereños como los demás Estados.

Entre las diversas posibilidades de zona económica, en la Conferencia predominó la posición de muchos países en desarrollo que reclamaban una zona económica exclusiva, con bastantes derechos económicos en favor del Estado ribereño, habiendo sido con estos alcances que la institución ha quedado recogida en el Texto Integrado Oficioso para Fines de Negociación, que como documento oficioso de consenso fue elaborado en la Sexta Sesión de la Conferencia. En consecuencia, la zona económica exclusiva se encuentra virtualmente reconocida por los Estados, y aún cuando faltan por discutirse y precisarse algunos artículos del proyecto y a pesar de que el Texto Integra-

do es un documento informal, será muy difícil que dicho texto sufra mayores modificaciones en las futuras negociaciones.

En cuanto al concepto de la zona económica exclusiva, conforme al Texto Integrado ésta es una zona propia, distinta a las otras zonas del mar, que empieza a partir de la línea donde termina el mar territorial (que puede llegar hasta las 12 millas) y que se extiende hasta la zona donde se inicia la zona de Alta Mar, sin que su anchura se pueda extender más allá de las 200 millas medidas a partir de las líneas de base desde las que se mide el mar territorial.

En lo que se refiere a los alcances de los derechos del Estado ribereño en la zona económica exclusiva, el Texto Integrado señala que en la zona, el Estado ribereño tendrá:

a. Derechos soberanos para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, del lecho y el subsuelo del mar y las aguas suprayacentes, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económicas de la zona, como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos;

b. Jurisdicción respecto al establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras;

c. Jurisdicción respecto a la investigación científica marina; y,

d. Jurisdicción para la preservación del medio marino.

Por otra parte, de acuerdo al Texto Integrado, el principal derecho que se otorga a los demás Estados en la Zona Económica Exclusiva es que todos los Estados gozan de las libertades de navegación y sobrevuelo y del tendido de cables y tuberías submarinas.

En resumen, a pesar de que al Estado costero se le imponen algunas limitaciones que en esta oportunidad no hemos mencionado, podemos señalar que conforme al Texto Integrado, en términos generales la zona económica exclusiva es una zona que llega hasta las 200 millas en la cual al Estado costero se le reconocen derechos soberanos para la exploración, conservación y explotación de los recursos de la zona, así como jurisdicción para otros fines relacionados con el establecimiento de islas artificiales e instalaciones, con la investigación científica marina y la preservación del medio marino, todo ello, especialmente vinculados con fundamentos económicos.

Por consiguiente, aún cuando reconocemos que existen diversas diferencias entre la posición inicial de soberanía marítima hasta las 200 millas de

Chile, Ecuador y Perú, estimamos que con la zona económica exclusiva se pretende proteger los dos elementos básicos de dicha posición, que son:

a. El reconocimiento de que los Estados ribereños ejercen derechos de soberanía y jurisdicción para la conservación, exploración y explotación de los recursos naturales de los mares adyacentes a sus costas, inclusive del suelo y subsuelo; y,

b. El reconocimiento del límite de las 200 millas, por lo menos para los fines antes señalados.

FONDOS MARINOS MAS ALLA DE LOS LIMITES DE LA JURISDICCION NACIONAL

Jorge Chávez Soto

En la década del 60 el adelanto científico y tecnológico comenzó a revelar las riquezas minerales de los fondos marinos situados fuera de la jurisdicción de los Estados. Lo primero que se planteó fue la cuestión de la pertenencia de esos recursos y se propusieron, en ese momento, soluciones muy variadas como que pertenecían al primer ocupante, la proyección de las fronteras terrestres y la administración internacional.

En 1967, el delegado de Malta, Embajador Alvin Pardo, dirigió un famoso discurso a la Asamblea General de las Naciones Unidas donde expuso la problemática que representaba el orden jurídico de los océanos. Se refirió especialmente a las riquezas de los fondos marinos y pidió que éstos y sus recursos fueran proclamados patrimonio común de la humanidad. Esta intervención –que estaba antecedida en el tiempo por varios estudios e investigaciones científicas así como por las consecuencias de las Conferencias de Ginebra de 1958 y 1960– originó la creación primero del Comité y después de la Comisión de los Fondos Marinos, que fueron los gestores de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.

En 1970, la XXV Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la Resolución 2749 que estableció los principios fundamentales que regirían los fondos marinos y oceánicos fuera de los límites de la jurisdicción nacional. El principio central fue declararlos patrimonio común de la humanidad y como consecuencia de ello ningún Estado o empresa podían apropiarlos o ejercer forma alguna de soberanía. La adopción de la Resolución fue por 103 votos contra ninguno y 14 abstenciones. En opinión de juristas de gran prestigio esta Declaración de Principios, adoptada sin oposición, refleja el consenso de la comunidad internacional y expresa principios de derecho que los Estados no pueden desconocer.

La pregunta lógica consiste en saber qué significa patrimonio común de la humanidad. En el derecho internacional no existen antecedentes pues ni el status jurídico del espacio ultraterrestre ni el de las zonas antárticas se le comparan y sólo tienen similaridad en cuanto se descarta la mención soberanía. Es, pues, un concepto nuevo en el derecho internacional general. El hecho de que la Zona no pertenezca a ningún país no es sinónimo de res nullius pero tampoco es res communis, en el sentido de propiedad colectiva que puede ser explotada libremente por sus propietarios. Del análisis de la Resolución 2749 (XXV) y los trabajos preparatorios de la Comisión se desprende que ese nuevo concepto entraña la idea de un bien indivisible, afectado a una finalidad común y utilizado sólo para fines pacíficos. Se desprende, también, que el principio infiere una administración común, la reglamentación de su utilización y una distribución equitativa de sus beneficios.

Sin embargo, aprobada la Declaración de Principios las interpretaciones fueron muy diferentes, debido a los intereses de los grupos. Estos grupos básicamente son dos: los países industrializados y los países en desarrollo. Los primeros, como era de suponer, querían obtener el acceso más libre e irrestricto posible. Los países en desarrollo enfocaron la cuestión de un modo diferente: que los recursos se explotasen en beneficio de la humanidad en su conjunto y no únicamente en el de las naciones detentadoras del capital y la tecnología. Esa actitud no sólo era una posición filosófica sino también tenía un importante y determinante aspecto práctico: muchos países eran productores de los mismos minerales en tierra y presentían que una explotación indiscriminada de los fondos marinos afectaría gravemente sus economías y por lo tanto el régimen de explotación no debería tener esa competencia adversa, la que suponía un control sobre la producción.

En la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar la actitud inicial de los países industrializados fue la de conseguir un sistema en que la Autoridad Internacional (en cuya creación todos estaban de acuerdo) se limitaría al otorgamiento y registro de licencias las que se concederían casi automáticamente. Los países en desarrollo presentaron un sistema en que la explotación se realizaría directamente por la Autoridad mediante el establecimiento de una Empresa que sería su órgano operativo. Cuando la Autoridad lo decidiera podría establecer contratos de servicios con empresas y entidades estatales. Tendría pues poderes amplios y semejantes a un Estado en su territorio.

Como estas disposiciones eran completamente opuestas, nació la formulación de un sistema llamado "paralelo", en virtud del cual la explotación se realizaría tanto directamente por la Autoridad, a través de la Empresa, como por empresas privadas y estatales mediante contratos suscritos con la Autoridad. Pero este sistema paralelo, sobre el cual la conferencia está trabajando,

tiene también un carácter muy complejo y para resolver estas cuestiones, tanto la Primera Comisión como grupos de negociación han venido trabajando intensamente. Los problemas mayores están representados por el financiamiento de la Empresa, la transmisión de tecnología, los contratos de operaciones, las claúsulas antimonopólicas y la propiedad de los minerales extraídos.

Como se sabe, independientemente del petróleo, los recursos del medio marino se distribuyen en tres categorías principales: yacimientos disueltos en aguas marinas, yacimientos consolidados en el lecho rocoso de los fondos marinos y yacimientos no consolidados en las playas, la plataforma continental y los fondos marinos profundos. Lo que nos interesa para los fines de esta exposición es la última categoría, aquellos nódulos polimetálicos que se encuentran en los fondos marinos, a una profundidad de 3,500 a 6,000 mts. Estos nódulos varían ampliamente de tamaño, composición, textura superficial y estructura interna. Se asemejan a pequeñas papas negras cuya circunferencia varían de uno a quince centímetros y su diámetro de alrededor de 5 cms. La mayoría de ellos parecen estar constituidos por capas concéntricas dispuestas en torno de un pequeño núcleo. En profundidades abisales crecen a razón de 0.01 a 1.0 mm. por cada mil años, pero en aguas menos profundas el crecimiento viene a ser mil veces superior. Su formación es un fenómeno complejo que no se conoce muy bien.

La composición de los nódulos puede describirse de dos maneras, mediante la mineralogía y a través de la geometría de la disposición de los átomos e iones: el segundo método es muy importante para determinar la viabilidad económica de la operación de explotación. El análisis químico de los nódulos revela que contienen más de 30 elementos de los cuales los más importantes son el manganeso, níquel, cobalto y cobre. En cuanto a la distribución regional, no todos los mares y océanos son ricos en estos criaderos, parece que a medida que aumenta la tasa de acumulación de detritos en los océanos, disminuye la tasa de formación de nódulos junto con la tasa de acumulación de níquel, cobre y cobalto. La abundancia de nódulos parece estar determinada por la naturaleza y abundancia del material del núcleo y su composición parece depender de la composición del agua del mar, el grado de oxidación del medio de depósito y la tasa de precipitación del hierro y manganeso.

El Océano Pacífico y el Indico parecen ser los lugares más ricos en estos yacimientos. En el Pacífico son particularmente interesantes los yacimientos encontrados en las zonas de las fracturas Clarion - Clipperton.

La estimación del tonelaje de la ley de los nódulos entraña tres tipos de consideraciones: ubicación de la zona, densidad de concentración y la ley de los nódulos. Sobre la base de la actual tecnología se ha definido el emplazamiento de una mina como una zona:

a) con una abundancia mínima de 10 kg/m2.
b) con un contenido combinado níquel/cobre 2.25 o/o a 2.4o/o.
c) con una ley crítica no inferior al 2 o/o de níquel, cobre y cobalto combinados; y,
d) con dimensiones para un contrato único de tres millones de toneladas por año, durante un período de 25 años, para una producción total de 55 millones de toneladas.

Existen varios consorcios internacionales que se encuentran preparados para comenzar la explotación y que tienen la tecnología necesaria; los principales son: grupo Deep-sea Ventures (compuesto por US Steel, Unión Minière y Sun Oil, con capitales de Estados Unidos y Bélgica), Grupo Kennecott (compuesto por Kennecott Copper, Río Tinto Zinc, Consolidated Gold, Noranda Mines, Mitsubishi y British Petroleum, con capitales de Estados Unidos, Reino Unido, Canadá y Japón). Ocean Managenment o Grupo INCO (compuesto por International Nickel, AMR, Doneco y SEDCO, con capitales de Canadá, RFA, Japón y Estados Unidos) y Grupo Lockheed (compuesto por Lockheed, Standard Oil of Indiana y Royal Dutch Shell, con capitales de Estados Unidos, Reino Unido y Países Bajos).

Como se podrá comprender los datos sobre estimaciones de volúmenes y de zonas de explotación son sólo conocidos hasta ciertos límites y muchos de ellos son discrepantes. Así por ejemplo, cifras de 75 y 280 billones de toneladas de nódulos explotables hasta de 1.7 trillones de toneladas han sido indicadas por varios investigadores. También se ha estimado que sólo en el Océano Pacífico habría 358 mil millones de toneladas de manganeso, 14 mil 700 millones de toneladas de níquel, 7 mil 900 millones de toneladas de cobre y 5 mil millones de cobalto.

Las consecuencias económicas para los productores en tierra o continentales son evidentes debido a la sustitución de fuentes de abastecimiento y la baja de precios que ocasionaría una explotación masiva e indiscriminada.

La Autoridad Internacional es la organización por conducto de la cual los Estados que se vincularán por la Convención organizarán y controlarán las actividades en la Zona, particularmente con miras a la administración de los recursos de la Zona, y de conformidad con las provisiones que en ésta se aprueben. La Autoridad se basa en el principio de la igualdad soberana de todos los miembros. Se ha previsto que la Autoridad tenga como órganos principales una Asamblea, un Consejo y una Secretaría. Así también se creará la Empresa que será el órgano a través del cual la Autoridad llevará a cabo directamente las actividades en la Zona.

No es mi intención analizar, en este breve comentario, el conjunto de la problemática de los fondos marinos, tampoco adelantar la estructura del

régimen puesto que se encuentra aún en el período de negociación y por lo consiguiente puede experimentar variantes de carácter fundamental. Así por ejemplo muchos artículos correspondientes a la Parte XI del Texto Integrado han recibido modificaciones con un apoyo bastante mayoritario, tanto como resultado de la sesión de invierno de Ginebra, como la de verano en Nueva York.

La negociación en la Primera Comisión de la Conferencia del Mar ha exhibido el grado de solidez que tiene el Grupo de los 77, así como las posibilidades que existen de acercamiento entre los países en desarrollo con los desarrollados. Esa unidad de bloque del Grupo de los 77 se mostró una vez más cuando por consenso acordaron un texto de declaración que leyó, en setiembre último, el Presidente del Grupo en la cual se condenó y se declaró ilegítimas todas las actividades de los fondos marinos realizadas antes y fuera de la Convención. Esta declaración se hizo ante la inminencia de la aprobación de legislación unilateral por parte de Estados Unidos, que le permitiría a sus empresas explotar los fondos marinos antes de la conclusión de la Convención. Esta declaración fue apoyada además por todos los países de Europa Oriental y por China. La legislación unilateral fue defendida, además de Estados Unidos, por RFA, Reino Unido, Francia, Bélgica y Canadá. Los países escandinavos apoyaron también la posición del Grupo de los 77. La legislación unilateral aún no ha terminado el camino de su perfeccionamiento en los Estados Unidos, su aprobación constituiría uno de los peligros más graves no sólo para la economía de los países productores de minerales, sino para la negociación de todo este nuevo orden jurídico del mar.

LAS PERSPECTIVAS FUTURAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

Felipe de Bustamante Denegri

Por respeto al distinguido auditorio cuya atención ha sido captada durante las últimas horas por las importantes intervenciones de los señores que me han precedido en el uso de la palabra, y en mi condición de último expositor del panel, voy a tratar de ser muy breve, limitándome a formular algunas consideraciones sobre las perspectivas que, a mi juicio, existen actualmente para el Perú con relación al Derecho del Mar.

Nuestro país está frente al proceso de elaboración de dos documentos fundamentales, referidos a este importante asunto: uno de carácter interno, la nueva Constitución del Estado; y otro de carácter internacional, cual será la futura Convención sobre la materia, que deberá resultar de los trabajos de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

En los dos casos anteriormente mencionados, es conveniente que se recoja la posición clara que defendemos sobre la soberanía y jurisdicción marítimas, como corresponde a la política coherente que sobre el particular ha venido desarrollando nuestro país a partir del Decreto Supremo de 1947 y de la Declaración de Santiago de 1952; característica que nos ha sido dado apreciar a través de las anteriores exposiciones de mis colegas, en especial la del Embajador Juan Miguel Bákula y la del doctor Guillermo García Montúfar.

El ideal sería, que tanto el dispositivo que sea adoptado en nuestra Constitución cuanto el texto correspondiente de la futura Convención sobre el Derecho del Mar, fueran coincidentes en su contenido conceptual para, de esa manera, evitar a "posteriori", posibles equivocadas interpretaciones que pudieran afectar los altos intereses del país.

Parecería, tratando de simplificar la interpretación de las exposiciones que hemos escuchado, que el dilema radicaría en la aceptación de uno de los dos conceptos jurídicos fundamentales siguientes: Mar Territorial o Zona Económica Exclusiva.

Como de manera muy clara lo ha explicado el doctor Eduardo Ferrero Costa, el concepto de Zona Económica Exclusiva es muy amplio, pues comprende, entre otros, aspectos relacionados con el derecho de los Estados costeros a utilizar los recursos que se hallan tanto en las aguas cuanto en el suelo y en el sub-suelo marítimos, el control de la contaminación, la autorización para operaciones de investigación científica por naves extranjeras y la instalación de islas artificiales, todo ello hasta un límite de 200 millas; pero, al mismo tiempo, se reconoce de manera expresa la Libre Navegación de buques de toda bandera.

De otro lado, como también se nos ha dicho, el concepto de Mar Territorial, además de los derechos señalados respecto de la Zona Marítima Exclusiva, implica el ejercicio por parte del Estado costero de su soberanía absoluta con la sola excepción del llamado Paso Inocente, y con manifestaciones de control aduanero, sanitario y de defensa. En este caso, al reconocerse como única excepción a la soberanía del Estado costero del denominado Paso Inocente, la mayoría de los miembros de la Comunidad Internacional considera que sí se afecta el derecho de Libre Navegación.

A mi juicio, la posición peruana con relación a su soberanía y jurisdicción marítimas, se condice más con el concepto de Zona Económica Exclusiva, por estar basada, principalmente, en el nuevo criterio socio-económico que da nacimiento al derecho preferencial del Estado costero a beneficiarse de los recursos existentes en los mares adyacentes a sus costas; criterio que al prevalecer sobre el anterior que tenía un sustento estratégico-táctico, ha permitido, casualmente, una ampliación substancial de la zona de soberanía y jurisdicción marítimas hasta las 200 millas.

Además, en cuanto a la posibilidad de establecer un Mar Territorial de 200 millas, es conveniente señalar que sería muy difícil, por no decir imposible, que el Estado estuviese en condiciones de ejercer la soberanía plena y absoluta que constituye el fundamento del concepto de Mar Territorial, en una zona tan vasta como la indicada anteriormente.

La acción del Estado en el campo internacional, debe ser siempre muy realista, basándose, hasta donde sea posible, en hechos concretos pues, de otra forma, se corre el riesgo de que una actitud animada del más sano patriotismo y fruto de la mejor buena voluntad, pueda afectar seriamente los altos intereses del país.

Existe una diferencia importante entre Política Interna y Política Internacional. En el primer caso, en su condición de depositario del poder sin que exista ninguna instancia superior, el Estado está en condiciones de adoptar decisiones y, si es necesario, de imponer su cumplimiento, inclusive mediante el uso de la fuerza; en una palabra, en el campo interno, el Estado manda. En

cambio, en la esfera internacional, debido a la vigencia de la Igualdad Jurídica de los Estados, el Estado no manda, el Estado negocia.

Hecha la anterior aclaración, cabe mencionar que, de conformidad con las opiniones vertidas en el curso de las diferentes sesiones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la gran mayoría de los países (entre el 95 y el 99 o/o), acepta un Mar Territorial de 12 millas de anchura y está dispuesta a reconocer una Zona Económica Exclusiva de 200 millas. Dicho en otras palabras, la gran mayoría de los países no acepta un Mar Territorial de 200 millas.

En base a las anteriores apreciaciones, podríamos, entonces, decir lo siguiente: si el Perú adoptase un Mar Territorial de 200 millas, es casi seguro, por no decir inevitable, que nuestro país quedaría excluido de poder participar en el Convenio sobre el Derecho del Mar que se viene discutiendo en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la materia, iniciada en 1973 y actualmente en curso.

Dicha Conferencia tiene previstas dos sesiones para el próximo año, y es probable que en ellas pueda llegarse a un acuerdo basado principalmente en el denominado Texto Oficioso Integrado para Fines de Negociación, donde aparece casualmente el hecho que me he permitido señalar, de que la gran mayoría de los países acepta un Mar Territorial de 12 millas –no de 200 millas– y una Zona Económica Exclusiva de 200 millas.

Es cierto y hay que mencionarlo también, que el citado Convenio sobre el Derecho del Mar una vez suscrito, para que entre en ejecución será necesario la previa ratificación de cuando menos las dos terceras partes de los países que forman la Comunidad Internacional, proceso que indudablemente demandará un período de tiempo relativamente prolongado, dado el significativo número de países cuya ratificación es indispensable para que puedan aplicarse sus disposiciones.

Si el Perú no formara parte del mencionado instrumento compromisorio, tendría que enfrentar numerosos problemas derivados de su posición singular frente a la gran mayoría de los miembros de la Comunidad Internacional, sobre todo dentro de un contexto cada día más interdependiente como es el que caracteriza al mundo actual. Además, y esto es importante, quedaríamos excluídos de los mecanismos contemplados en dicho Texto Oficioso Integrado para Fines de Negociación en cuanto a la explotación de los Fondos Marinos –que están constituidos por el suelo y subsuelo oceánicos más allá de las jurisdicciones nacionales de los Estados costeros– a los que se considera como hemos escuchado a otros de mis colegas del panel, como Patrimonio Común de la Humanidad, y para cuya explotación se considera en el Convenio sobre el Derecho del Mar actualmente en gestación, la creación de una au-

toridad internacional que tendría a su cargo, también, el reparto equitativo del producto a obtenerse de dicha explotación.

En conclusión, podríamos decir, en términos generales, que es necesario que nuestro país, sirviéndose de las instancias interna e internacional antes referidas, logre plasmar cuanto antes, los objetivos de su política marítima, en vista de la razonablemente previsible proximidad de que la Comunidad Internacional adopte un Acuerdo que implique compromisos y obligaciones para la gran mayoría de los Estados, cuyas consecuencias positivas o negativas para los altos intereses del Perú, dependerán del sentido que demos a dichos objetivos.

Es todo lo que deseaba decirles sobre el tema que se tuvo a bien encomendarme.

orientación doctrinal de la reforma perseguida, por lo cual discrepo sustancialmente de ellas.

Ya que circunstancias por entero ajenas a mi voluntad me impiden acudir a exponer ante el Simposium esas mis discrepancias, atinentes en especial al tema de MAR TERRITORIAL, y fundamentarlas oralmente, me permito por lo menos remitir a Usted adjunta una copia de la exposición que he hecho a la Asamblea Constituyente en el fragmento relativo al Derecho del Mar, respondiendo a la encuesta de ese Alto Cuerpo sobre cuestiones constitucionales; en la confianza de que su digna Presidencia haga dar lectura a ese documento ante el Simposium en la ocasión que estime conveniente. No descarto, en una próxima oportunidad, enviar al Instituto la copia de un estudio más extenso que tengo en preparación, dentro de las limitaciones de mi tiempo.

Presento a Usted con este motivo, Señor Presidente, las seguridades de mi distinguida consideración.

José Luis Bustamante y Rivero

FRAGMENTO RELATIVO AL "DERECHO DEL MAR" EXTRAIDO DE LA EXPOSICION QUE EL DOCTOR JOSE LUIS BUSTAMANTE Y RIVERO ENVIO A LA COMISION PRINCIPAL DE LA ASAMBLEA CONSTITUYENTE COMO CONTESTACION A LA ENCUESTA PROVOCADA POR ESE ALTO CUERPO SOBRE CUESTIONES DE ORDEN CONSTITUCIONAL

CONSIDERACIONES DOCTRINALES

A fin de que la H. Asamblea tenga la oportunidad de recordar las justificaciones jurídicas que abonen la tesis peruana, me he permitido condensar en un resumen algunos de los fundamentos de esa tesis, con hincapié en la importancia de la concepción del territorio y en la inseparabilidad de las nociones de soberanía y territorialidad del mar vecino a la costa.

Por obra de la naturaleza, el mar descansa siempre en una *Tierra,* sobre un *Territorio;* y el territorio submarino no es sino una prolongación geológica del territorio nacional visible o emergente que se hunde por debajo de las aguas. Ese territorio visible, es el asiento natural del *Hombre;* y allí, los hombres conviven, agrupados por nexos raciales, religiosos y otros, hasta formar *Naciones.* Para dar a las naciones una organización estable, razonada, promotora y pacífica, se las ha provisto de *Estados* en los cuales radica un sistema de *Autoridad.*

En los *Territorios,* tanto los "visibles" que emergen del nivel de los mares como los marítimos y submarinos, existen, como característica común, numerosos *Recursos naturales* o riquezas de los reinos animal, vegetal y mineral. La costumbre universal de todos los tiempos y el Derecho en el mundo contemporáneo asignan a esos recursos el natural destino de proveer al sustento del género humano y a la promoción de su desarrollo. Este principio pertenece al decálogo de los Derechos Humanos. Así se explica que los Estados, interpretando el pensamiento de sus pueblos, hayan siempre unánimemente reconocido que los mares territoriales y todos sus recursos marinos y submarinos integran el dominio del Estado y forman parte del patrimonio nacional.

Confirmando este concepto y no sólo ahora, sino a todo lo largo de la historia, los Estados han cuidado de dejar establecido que su *Soberanía* y su jurisdicción abarcan totalmente la extensión de los mares territoriales.

En el curso de los tiempos, los Estados han disfrutado de sus mares territoriales en la medida y extensión que juzgaron exigidas por las necesidades de sus pueblos; si bien en siglos recientes cobró cuerpo la tendencia de uniformar esas medidas bajo un régimen general, pero quedando en pie el concepto sobre la persistencia de un derecho inmanente del Estado a determinar sus propias medidas cuando el abuso de terceros o la inercia o negligencia de la comunidad internacional o de sus organismos para dictar una legislación común provocaba el perjuicio o la anarquía.

Muy importante, por cierto, es en el ámbito del Derecho del Mar el papel de la soberanía. El ejercicio de esta facultad por el Estado coloca automáticamente bajo su dominio y fiscalización el espacio que abarca su mar territorial, lo convierte en pertenencia suya. Pero nótese que la Soberanía es, escuetamente, una concepción sin corporalidad tangible, una idea abstracta que, en el caso aquí estudiado, no ha sido sino un instrumento del cual el Estado se ha valido para conferir a un territorio dado y a un mar dependiente atributos definitorios. En otros términos, la Soberanía no tiene un ser o existir propio e independiente, ni es en sí misma perceptible sino en cuanto sus efectos recaen sobre una cosa determinada. No actúa en forma espontánea, sino que pone en acción una humana "voluntad de poder". En todo acto de Soberanía, el *sujeto* es el Hombre, o por decir mejor, la Autoridad, que imparte el mandato de obediencia; y el *objeto*, es el ente, sea persona o cosa, sobre el cual el acto recae. La Soberanía es sólo la "intención del acto", su verdad objetiva, una expresión de voluntad. En nuestro caso, el agente o sujeto del acto es el Perú, que bajo un régimen democrático representa a su pueblo; y el objeto o "sujeto pasivo", es el Territorio y, hablando más precisamente, el Mar Territorial peruano con todo lo que él comprende, aguas, lecho y fondos subyacentes, incluídos los recursos naturales de todo género que cada una de esas partes contuviese. Si se medita en la lógica y en la naturalidad de este proceso, a la vez geológico y sociológico, no llego a comprender cómo podrían separarse los dos conceptos de Soberanía y Territorio, cuando el primero está infundido en el segundo prestándole características de una inseparable simbiosis. A mi juicio, el simple hecho de hablar de "mar soberano" implica una referencia indisimulable al Mar Territorial.

ELEMENTOS DEL DERECHO POSITIVO

No basta, como precedente conspicuo de un precepto o declaración constitucional, citar la simple doctrina jurídica sobre determinada materia

que realmente tiene entraña o aspectos constitucionales. Precisa, además, exhibir hechos o signos objetivos que revelen si esa doctrina ha entrado ya en el terreno del trato o aceptación pública, si ha merecido acogida o, acaso, un consenso más amplio en la esfera letrada de gobernantes o legisladores, sea mediante expresiones gubernamentales (proclamas, decretos, resoluciones), sea bajo la rúbrica de leyes con formal sanción parlamentaria, sea –finalmente– con la solemnidad multipartita de un tratado internacional. La tesis de las doscientas millas puede exhibir con satisfacción esta clase de avales consagratorios y pruebas de convicción.

Manido y falto de novedad sería mencionar aquí actitudes oficiales de mandatarios y hombres de Gobierno tales como las proclamaciones del Presidente Truman (1945) y de los Presidentes de la República Argentina (1946) y de Chile (1947, 23 de junio); todas ellas muy conocidas en nuestros medios jurídicos.

El verdadero título jurídico para respaldar la inserción que en la próxima Carta pudiera acordarse por la H. Asamblea Constituyente, es el Decreto Supremo No. 781 del 1 de agosto de 1947, expedido con aprobación del Consejo de Ministros por el Gobierno del Perú y que con vigencia ininterrumpida, ha sido ejecutado y cumplido hasta el presente. En un conocido opúsculo tengo explicado el valor jurídico de esta clase de proclamaciones unilaterales, que en ciertos casos crean derecho. Un receso parlamentario, primero, y circunstancias políticas, después, dieron lugar a que ese Decreto no llegase a ser sometido al Parlamento para elevarlo a la categoría de ley. Pero, de hecho, el ya aludido Decreto Peruano del 47 ha adquirido en nuestro Derecho interno una virtual identidad con la prestancia legislativa, al servir de punto de partida y fundamento a otras leyes peruanas que en aquél se basaron, como son la Ley del Petróleo No. 11780, de marzo de 1952, la de la Marina de Guerra No. 13508, de febrero de 1961, la Ley General de Pesquería No. 18810, del 25 de marzo de 1971, y otras. Y, ya en el campo internacional, la Declaración de Santiago del 18 de agosto de 1952, que por su calidad de Convenio ratificado es también ley para el Perú, adoptó entre sus disposiciones el principio de la soberanía marítima exclusiva del Estado ribereño hasta la distancia de doscientas millas, reconociendo la libertad de navegación sujeta al "paso inocente" de los barcos extranjeros. Esta "Declaración de Santiago" que suscriben tres estados, Chile, Ecuador y Perú, no hizo otra cosa que confirmar y perfeccionar en lo sustancial el contenido de nuestro Decreto de 1947, elevado así al plano de la legislación.

Con posterioridad, en los últimos años, se ha dado el caso de cierto número de Estados, antes recalcitrantes, entre ellos algunas potencias, que ahora han exteriorizado su adhesión en tesis general al principio de las doscientas millas, aunque con ciertas restricciones; lo cual, según los comenta-

ristas, entraña por lo que hace al Decreto de agosto de 1947, y a la Declaración de Santiago una significativa consagración.

Entre las restricciones a que acabo de aludir, merece destacar la que tiende a crear un consenso para dividir el área de las 200 millas en dos secciones: la una, al lado de la costa, de doce millas de ancho, que se reservaría para Mar Territorial, y el resto, entre las doce y las doscientas millas, para algo híbrido y proclive a resultar embozado o dudoso, a lo cual se le llama tan pronto "mar patrimonial" como "zona de pesca" o "zona económica", pero debajo de lo cual es fácil columbrar el "alta mar" como la noción deseada. Yo, respetuosamente pero firmemente, soy opuesto a esa solución, entre otras razones porque no deseo que el Derecho del Mar del porvenir ostente el lapidario sambenito de tolerar que las escuadras de guerra mediante sus submarinos nucleares, puedan recorrer a su antojo los aledaños de las costas de todos los Estados del mundo para tener a éstos, llegado el momento, a su merced y bajo su control bélico, o sea bajo el tiro de sus armas atómicas. Entiendo que es llegada la hora de que la mentalidad cambie de rumbos y de que los grandes y pequeños gobernantes, cuyos pueblos en toda la redondez del globo desean bienestar, igualdad y paz, interpreten con fidelidad esos anhelos y procuren desterrar del Derecho, y de los textos de Derecho, toda amenaza de conflictos, todo proyecto de agresión y tanto inmenso dispendio de recursos que debieran emplearse en saciar hambres y crear en los espíritus, al margen de exagerados sectarismos, un universal sentimiento de comprensión humana.

Según mis informes, otra de las tendencias esbozadas en la Conferencia del Mar en curso está vinculada al principio del "paso inocente", reconocido por el Derecho Internacional. Parecería que ciertas opiniones circunscriben la aplicación de ese principio exclusivamente al paso de los barcos a través del Mar Territorial, pero no en la "alta mar" en la cual rige –dicen– *sin restricciones* el otro principio de la "libertad de los mares". Pero esta concepción simplista exige reservas. El Derecho Internacional distingue fundamentalmente un "estado de paz" y un "estado de guerra" y da normas propias para cada uno de ellos. Durante una guerra el "paso inocente" no regirá para uno de los beligerantes en el mar territorial del otro; pero el mar territorial seguirá siendo inatacable para su dueño si éste es un *No Beligerante.* Los *Beligerantes* se mantienen sujetos a la obligación de inocencia en ese paraje de tránsito *Neutral.* Durante el "estado de paz" no es exacto que, al amparo del principio de la "libertad de los mares", todo barco de cualquier bandera deba ser tenido por liberado del "paso inocente". Se halla obligado a cumplirlo en todos los casos, sea en aguas territoriales o en alta mar, sin necesidad de pacto expreso. Y ello, por la sencilla razón de que el Derecho Internacional está fundado sobre ciertos principios esenciales y universales, cuales son la *Buena fe,*

el Respeto Mutuo, La No Agresión y La Convivencia Amigable, y esos son, precisamente, los principios resumidos y exteriorizados en el 'Paso Inocente'. En la paz y en la guerra, esos principios rigen, y su observancia sólo se suspende *de facto* entre los beligerantes, mas nó para los neutrales salvo el caso de ruptura culpable de bloqueo.

La libertad de navegación no es, pues, un concepto que por absoluto pueda hacerse atrabiliario. Como su nombre lo indica, es una libertad "para el tránsito", no para el abuso. Es un principio de Derecho, y como tal, sujeto a la justicia, a la ética y al respeto al derecho ajeno. Sin estos límites, la libertad se hace libertinaje. Y eso es piratería. Es un *Abuso del Derecho*.

CONCLUSIONES

La mayor difusión –ya explicada– que ha adquirido entre los Estados la nueva doctrina ampliatoria del Mar Territorial, y la reciente adopción, bastante profusa ya, que de ella han hecho nuevos Gobiernos, revelan, a no dudarlo, que la vapuleada innovación peruana del año 47, estaba, realmente, respaldada por verdades de a puño, incontestables, tales como la caducidad de las bases del antiguo Derecho Marítimo; la necesidad de instaurar un Derecho del Mar nuevo, actualizado, según las exigencias del progreso y las realidades de la época; y la impostergable urgencia de que el genuino Derecho del Mar se funde, de aquí en adelante, no ya en el egoísmo de los intereses políticos, sino en los imperativos del bienestar humano, de una convivencia razonable y de una permanente afirmación de la paz.

La conclusión que fluye de lo dicho es que el hecho de insertar una declaración relativa a la frontera marítima del Perú en el articulado de la nueva Constitución no plantea, en realidad, ningún problema técnico, pues no resulta extraño a la materia constitucional. En cuanto a si tal inserción en ese texto podría tener repercusiones o reparos en el seno de la Conferencia del Mar de N. Unidas y cuáles pudieran ser, debo repetir que ese aspecto de información y de dictamen correspondería, a mi juicio, al Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, cuya conspicua colaboración, imagino, tendrá ya prevista la H. Asamblea.

PRESENTACION DEL TEMA IV POR EL CONTRALMIRANTE MELITON CARVAJAL PAREJA

Continuamos hoy con el programa de exposiciones del Simposium sobre *Uso del Mar y su Influencia en el Desarrollo Nacional.* Alguien dijo alguna vez, "que el mar, por encima de ser una contingencia geográfica, es una vocación, pero una vocación de grandeza", las brillantes y categóricas síntesis de la *Visión panorámica del Uso del Mar y su Influencia en la vida de los pueblos a través de la historia,* que nos presentara el Almirante Vargas Caballero, y aquella de la *Influencia del Poder Marítimo en América,* que nos presentara el Dr. Buse de la Guerra, nos han ratificado esa vocación de grandeza.

Poco se dijo, sin embargo, sobre ese aspecto en relación con nuestra historia nacional, y fue así porque ello estaba más directamente relacionado con los temas marítimos, que a partir de ayer tarde, empezaron a ser enfocados bajo la lente de algo que quedó claro: la vocación de usar el mar por nuestra parte.

La decisión peruana de extender su soberanía y jurisdicción hasta una distancia de 200 millas de la costa, fue una manifestación patente de esa vocación, pero no bajo el concepto de dominio o imperio, pues el mar no es susceptible de ser dominado u ocupado, sino más bien usado, pero con cierto grado de control. Este concepto del control, es más bien algo dinámico, no estático, y que podría definirse en abstracto, como *La capacidad de usar el mar en tiempo y en espacio, en la medida y con la seguridad que nos lo impongan nuestros intereses.*

Sobre el mar, actúa el medio de transporte más económico y, teniendo en cuenta los grandes pesos y volúmenes, resulta también el más rápido.

Las disertaciones anteriores, nos han demostrado también, que a medida que los países se industrializan, dependen en mayor grado del mar para su comercio exterior.

Acabo de expresar un concepto de control del mar, abstracto. Pero hay otro concepto, importante también, que se ha venido mencionando en días pasados, *Poder Marítimo.*

Este concepto, no tiene nada de abstracto, y es así porque es la expresión material de la *Capacidad de una Nación para usar el mar, en su acción de proyección política, económica y cultural.*

Uno de los factores que lo materializa, es la *Conciencia Marítima,* expresión del grado en que los habitantes de un país dependen del mar para su vida y seguridad, no puede haber igual conciencia marítima entre los habitantes de una isla y los habitantes de un país continental. Sabemos que somos deficitarios en *Conciencia Marítima.* Pero, en qué *Magnitud?* Esa determinación es, precisamente, el objetivo de este *Seminario.*

Hay más factores que conforman el *Poder Marítimo,* todos interdependientes en un todo armónico, ninguno aislado.

También es necesario tener en cuenta, que no tiene sentido alguno hablar de *Poder Marítimo,* si a éste no se lo vincula íntimamente con los objetivos en este campo del interés nacional; esto es, que quizás nuestra falla residiría en no haber replanteado el concepto de que los intereses marítimos no son la expresión cualitativa o cuantitativa de una situación o de un inventario, sino que más bien se debe identificarlos con los efectos deseados u objetivos que se deben alcanzar y convertirlos así en algo dinámico de acción.

Esta mañana, el *Simposium* tratará de uno de los factores del *Poder Marítimo,* si no en forma cabal, pero sí en cuanto a la gran mayoría de los elementos de ese factor. Me refiero a la *Marina Mercante.*

El factor es tan complejo, vasto y subyugante, que bien merecería para él solo, un seminario exclusivo. El tiempo disponible, sin embargo, sólo nos permite atisbarlo por unos pocos ojos de buey.

A través de ellos, veremos: el *Mercado,* el *Instrumental,* las *Empresas,* las *Políticas y Organismos,* la *Legislación,* la *Industria Naval,* los *Puertos.* Quedarán, para otra oportunidad: *El Personal, Las Escuelas de Instrucción, El Seguro Marítimo, El Crédito Naval, La Estructura del Comercio Exterior.*

Conviene recalcar, asimismo, que el medio ambiente en que se desenvuelve este factor, no está circunscrito a nuestro mar. Es más bien, de naturaleza internacional y por ello sujeto a grandes presiones y juegos de intereses, que demandan de aquellos que realizan su vida en ese medio ambiente, una gran capacidad administrativa, decisión y agresividad, para no sucumbir.

Por esta razón, el enfoque del tema necesariamente debe establecer una relación de lo nacional con lo internacional.

Sobre el tema *Reseña Histórica del Transporte Marítimo y sus Proyecciones,* y en nombre del Instituto nos es muy grato presentarles a un distinguido colega y amigo Adolfo León y León, quien, con la colaboración de un panel integrado por distinguidas personalidades del campo marítimo, ilustrarán y absolverán las inquietudes de tan distinguida concurrencia, sobre tema tan vinculado a nuestra voluntad y capacidad para usar el mar en apoyo de nuestros intereses nacionales.

Con ustedes el Sr. León.

TEMA IV

SITUACION, POSIBILIDADES Y METAS DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

Adolfo León y León

Señores:

Permítanme, en primer lugar, expresarles en nombre de la Asociación de Armadores y en el mío propio, el más sincero y cordial agradecimiento. Constituye, sin duda, un privilegio para nuestra Asociación haber sido invitada a participar en este Seminario, organizado por el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y auspiciado por el Ministerio de Marina. El acierto del tema propuesto para el mismo, "El Uso del Mar y su Influencia en el Desarrollo Nacional", revela una fina percepción por parte de sus organizadores de la necesidad de crear conciencia marítima en nuestro medio. Esta necesidad es mayor que nunca en estos momentos que vive el país, cuando se trata de potenciar al máximo nuestro comercio exterior como condición esencial e indispensable para revitalizar la economía nacional.

Trataré en esta charla de exponer la situación actual, las posibilidades y las metas de la flota mercante nacional después de un breve recuento de sus raíces y orígenes. No se me oculta, desde luego, la excepcional calidad de mi auditorio ni mis propias limitaciones para desarrollar un tema tan complejo como el que me he propuesto. En todo caso, me tranquiliza el hecho de haber venido ante ustedes asistido por un panel de expertos calificados en los diversos aspectos de la Marina Mercante. Serán ellos los que tengan a bien ayudarme a responder a las preguntas que pueden suscitarse durante el desarrollo de esta charla.

El mar ha sido siempre el gran camino del Perú. Se trata de un hecho notorio, vigente a lo largo de todos los siglos de nuestra historia. La extraordinaria extensión de nuestro litoral y la abrupta geografía de nuestro territorio, levantada de norte a sur por el duro espinazo de los Andes, nos impusieron este destino insoslayable. Por eso, desde las más remotas civilizaciones precolombinas, el hombre peruano nos testimonia sus esfuerzos por dominar el mar. Se puede afirmar sin exageración, que en los magníficos cerámicos y textiles de nuestras más viejas culturas, el mar está siempre presente.

Pueblos de pescadores y navegantes, hicieron del océano su verdadero habitat y lo recorrieron en sus embarcaciones rudimentarias. Los Incas fueron los iniciadores de nuestras aventuras transoceánicas. Lanzando al mar miles de balsas, pudieron llegar a descubrir lejanas islas de la Polinesia y trajeron esclavos y trofeos para su triunfal exhibición en los recintos imperiales del Cuzco. Todo esto, que puede parecer pura fantasía para nuestro escepticismo de hombres de esta época, se encuentra avalado por múltiples testimonios. La Aventura de Thor Heyerdahl, haciendo el viaje entre el Callao y Tahití a bordo de la balsa "Kontiki", demuestra la factibilidad de esta hazaña, atribuída a los hombres del Incario.

EL PERU EN EL DESCUBRIMIENTO OCEANICO

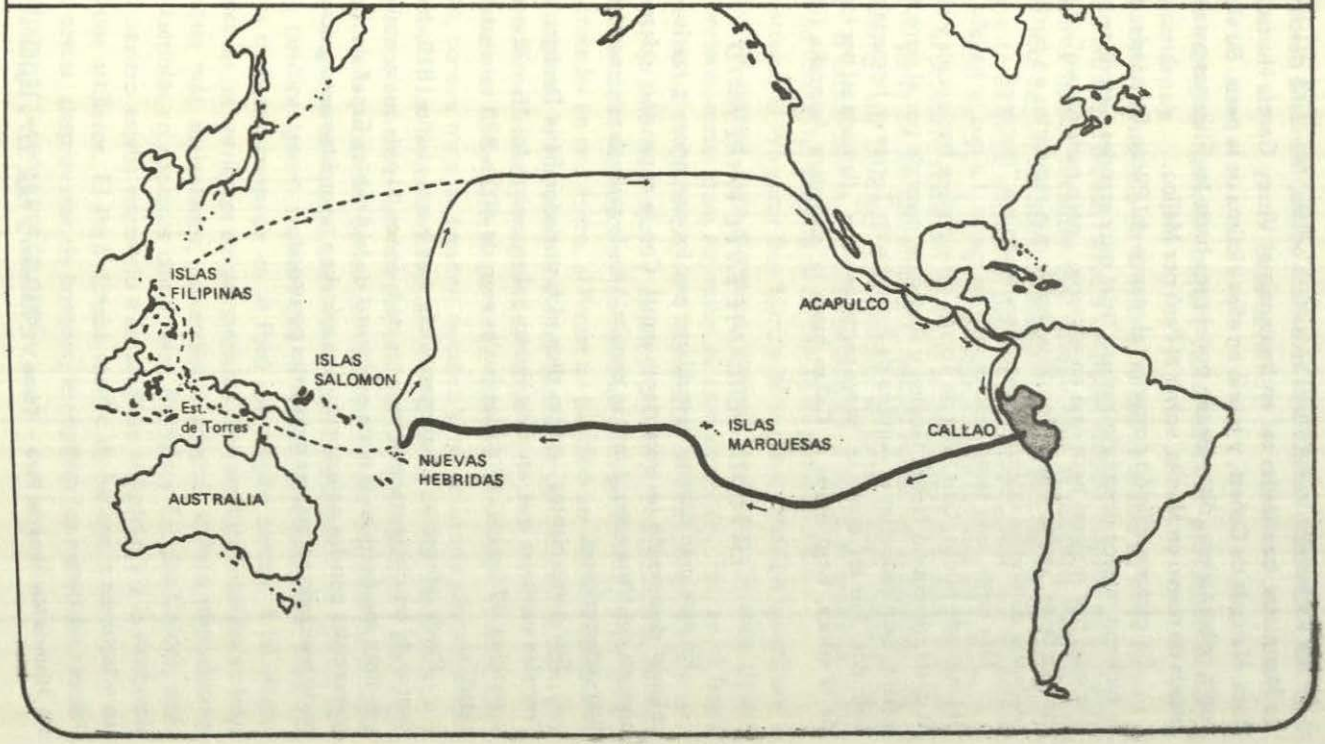
"En la historia de los descubrimientos, ha escrito Andrés Townsend Ezcurra (1), habrá de reclamarse para el Perú de los Siglos XVI y XVII, el Perú del mestizaje auroral y del propio impulso expansivo y colonizador, la gloria de haber informado al Occidente de la existencia del mundo oceánico, de sus razas, sus plantas, sus atolones, sus armas y sus músicas y de haber adivinado la verdad y magnitud de estas "Indias Australes" que eran "como otro nuevo mundo".

Ya en 1568, una primera expedición al mando de Don Alvaro de Mendaña, partiendo del Callao, exploró el archipiélago de las Salomón, bautizando a varias de sus islas con nombres españoles y criollos. Posteriormente, el Rey autorizó otra expedición al mando del propio Mendaña. Las crónicas de la época cuentan cómo el capitán Lope de Vega "tendió bandera" en la villa de Santiago de Saña, al norte del Perú, invitando a los vecinos, españoles y criollos, a embarcarse en la expedición. El capitán venía de Trujillo, tras de inquietar a los hidalgos de esa ciudad con los anuncios de una jornada gloriosa y opulenta a tierras del Pacífico Austral, "abundantes en oro y esclavos".

El día 9 de abril de 1595, partía del Callao la expedición a bordo de cuatro navíos bien aparejados. Acompañaban a Mendaña, su mujer, Doña Isabel Barreto, los hermanos de ésta, varios militares y el piloto portugués Pedro Fernández de Quirós. Sañeros y trujillanos, sumados a los españoles y limeños, alcanzaron un total de 368 personas. Como una de las misiones era poblar la tierra descubierta, se llevaron del norte muchas parejas y no pocos solteros cambiaron de estado en pleno viaje. Embarcaron todos en Chérrepe, que es hoy apenas una referencia geográfica en el departamento de Lambayeque, pero que era entonces el activo puerto de una Saña de donde salían "azúcar, harina y otras cosas a Panamá y Chile".

(1) Andrés Townsend Ezcurra "El Perú y los Peruanos en el Descubrimiento de Oceanía — Revista Fanal, No. 68.

EL PERU EN EL DESCUBRIMIENTO OCEANICO



CUADRO 1

La Expedición resultó una verdadera odisea. Mendaña descubrió las Islas Marquesas, bautizadas así en homenaje al Virrey García Hurtado de Mendoza, Marqués de Cañete, y murió en ellas víctima de la peste. Su viuda quedó como gobernadora, disponiendo poner proa hacia las Filipinas para desde allí, casada de nuevo en Manila, volver al Perú por Méjico.

En otra expedición posterior, al mando del Piloto Fernández de Quirós, se hicieron nuevos descubrimientos: "Islas muy grandes –escribe el cronista– pobladas por mujeres hermosas en extremo , pero nada de oro". En cuanto a los "esclavos", unos negros fornidos, había que reducirlos en porfiada lucha porque se defendían vigorosamente blandiendo sus "macanas".

Más tarde, una tempestad separó las naves. La que se hallaba al mando del segundo piloto, Luis Váez de Torres, dirigiéndose hacia el sur y luego hacia el oeste, descubrió Nueva Guinea y Australia, pasando por el estrecho que las separa, bautizado con el nombre de Estrecho de Torres en homenaje a su descubridor. Fue así, como la "brava gente peruana", llamada así por los cronistas de la época, llegó desde el Callao hasta la verdadera Australia (Cuadro 1).

LA FLOTA MERCANTE EN EL VIRREINATO

En este gran océano descubierto por los peruanos, la marina mercante colonial desempeñó un importante papel. Con la expansión y desarrollo económico del Virreinato, Lima se convirtió en la gran plaza comercial del Pacífico sudamericano.

Sus comerciantes –según dice el historiador Félix Denegri Luna– (1) "movían capitales que, en su conjunto, sobrepasaban los 15 millones de pesos y poseían 42 barcos, 12 de los cuales eran de 400 a 800 toneladas de capacidad".

Puede afirmarse, en consecuencia, que hasta el año 1810, fue el Perú, dentro de las circunstancias vigentes de la época, el país que contaba con mayor flota mercante en la costa occidental de la América Española. Los déficits comerciales con los países vecinos se saldaban favorablemente gracias al transporte realizado en buques mercantes peruanos.

(1) Historia Marítima del Perú – Tomo VI, volumen 2 Págs. 327 y siguientes.

POLITICA DE SAN MARTIN PARA RECONSTRUIR NUESTRA MARINA MERCANTE

Esta ventajosa situación cambió radicalmente al producirse la Guerra de la Independencia.

Durante el desarrollo de la misma, la casi totalidad de estos buques se perdió. El Perú fue el último reducto del poder colonial hispano en Sudamérica y nuestros barcos tuvieron que navegar bajo el pabellón español hasta 1821. Por esta razón, resultaron "buenas presas" para los buques de guerra de la naciente escuadra chilena y para los corsarios ingleses, que navegaban bajo el pabellón de Chile y de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Por otra parte, el próspero comercio de Lima se vino abajo al emigrar de nuestra capital gran parte de los comerciantes, especialmente los españoles, que se llevaron consigo sus capitales. La situación se tornó crítica, hasta el punto que, según el testimonio de los historiadores de la época, el capital conjunto del comercio limeño no excedía de un millón de pesos en 1826.

Consciente el Protector San Martín de la grave situación creada por la destrucción de nuestra flota mercante, trató de remediarla dictando algunas medidas proteccionistas para estimular su reconstrucción. Así, en el Reglamento Provisional de Comercio del 1° de octubre de 1821, reservó el comercio de cabotaje para los buques y súbditos peruanos; estableciendo, además, tarifas preferenciales para ellos en los derechos de importación y exportación.

Al proceder en esta forma, el Protector justificó sus medidas destinadas, según sus palabras "a fomentar la Marina Mercante del Estado, de cuyo progreso dependen la defensa y prosperidad del país".

Se ha dicho de la historia que es la "maestra de la vida". Y lo es, entre otras cosas, porque trata de prevenir nuestros propios errores advirtiéndonos sobre las causas de fracasos ocurridos en el pasado. No hay duda de que la política proteccionista de San Martín, estuvo bien intencionada y era la que correspondía a la necesidad de levantar a nuestra flota mercante de la situación ruinosa en que se hallaba. Sin embargo, no tuvo éxito. Y no lo tuvo porque dicha política ignoró factores que la hicieron impracticable. Nuestros legisladores quisieron construir en el Perú sus propios barcos. A tal efecto, inspirándose en las corrientes del pensamiento mercantilista entonces en boga en los países más adelantados, pretendieron adoptar al Perú disposiciones que eran factibles en naciones como Gran Bretaña y Estados Unidos, cuyo desarrollo naviero estaba vinculado a su progreso industrial y a la existencia de adecuados astilleros. El Perú distaba mucho de hallarse a ese nivel y sus desérticas costas, desprovistas de bosques, le negaban los materiales requeridos para promover la construcción naval.

Por si esto fuese poco, los escasos capitales disponibles en el Perú para inversiones en las primeras décadas de la vida republicana, tenían alternativas más atrayentes y de más rápida recuperación que las de construir o comprar barcos. En resumen: el desarrollo de nuestra Marina Mercante entre 1821 y 1848, fue muy lento y la capacidad de nuestros barcos excesivamente baja para hacer frente a las necesidades de nuestro comercio exterior. A pesar del proteccionismo sanmartiniano, la insuficiencia de nuestros buques se tradujo, por un lado, en graves dificultades para el transporte de nuestras mercancías, y, por otro, en el creciente pago de fletes a los buques de bandera extranjera.

LAS MEDIDAS PROTECCIONISTAS DEL PRESIDENTE CASTILLA

Recordemos que en la década de 1840, una actividad comercial importante, la explotación del guano, introdujo cambios en la vida económica del Perú. El volumen de los fletes contratados fue creando conciencia de que una buena parte del cuantioso rendimiento del negocio, iba a parar al bolsillo de los armadores extranjeros que realizaban el transporte.

Teniendo en cuenta esta realidad, el presidente Ramón Castilla decía en 1850, en su mensaje al Congreso Nacional que: "nuestra Marina Mercante procurará tomar parte en las ganancias que por fletamentos de guano hacen otras naciones".

Sin embargo, no era fácil ganar la confianza de los inversionistas, debido a nuestra inestabilidad política y a los continuos cambios en la legislación. Ocurría además, que en aquella época la diferenciación entre los buques mercantes y los de guerra era sólo nominal. Por eso, las constantes guerras civiles que azotaron por aquellos días al país, sometieron a los navieros a la triste experiencia de ver tomar sus barcos por los bandos rivales y destinarlos a actividades muy distintas a las acostumbradas. Fue así como, una de las primeras cosas que hizo el gran gobernante Castilla al iniciar su presidencia, fue ordenar el pago de las indemnizaciones correspondientes a los buques mercantes confiscados.

La Ley del 18 de enero de 1848, promulgada por Castilla, fue tan eficaz como podía esperarse en aquellos días. Para 1853, la Marina Mercante Peruana había duplicado su tonelaje, elevándose a 26,600 toneladas, sin contar las embarcaciones menores.

Por otra parte, trató de resolver el problema de la escasez de personal naútico peruano, que se hallaba en proporción muy baja en relación con el extranjero (Cuadro 2).

CUERPO DE PILOTOS DE ALTURA

AÑO	NACIONALES	EXTRANJEROS	TOTAL
1842	15	19	34
1843		No hay información	
1844	8	43	51
1845		No hay información	
1846	16	49	65
1847	22	54	76
1848	22	84	106
1849	19	57	76
1850	19	57	76
1851	22	57	79

CUADRO 2

Sin embargo, la Ley fue propicia para estimular considerablemente el interés de personas de otras nacionalidades de llegar al Perú a trabajar para nuestra flota. En su artículo sexto, la Ley mandaba que el erario abonase los pasajes de carpinteros y herreros que viniesen a establecerse en el Perú. Sólo se obligaba a que un quinto de la tripulación fuese peruana; y los extranjeros que servían en buques nacionales por dos años, eran considerados como peruanos.

LA NAVEGACION A VAPOR LLEGA AL PACIFICO

A pesar de todos los esfuerzos del Presidente Castilla, el Perú no consiguió participar con carácter continuo e importante en el transporte por mar. Como reconoce Jorge Basadre, "entre las cosas que no ocurrieron en la historia del Perú de esta época, podría ser la formación como en Chile de una vigorosa, activa y eficiente compañía de vapores nacional" (1).

Ya en *1840* habían hecho su aparición en nuestro litoral los primeros barcos a vapor, el "Perú" y el "Chile" de la Pacific Steam Navegation Company, compañía inglesa fundada por el pionero norteamericano Wheelwright. Esta compañía obtuvo durante el período del Presidente Gamarra, el monopolio de navegación por nuestro litoral, realizando el servicio caletero hasta Pimentel por el norte.

Treinta años después, aparecieron los barcos de la Compañía Sudamericana del Pacífico. Los orígenes de esta empresa chilena fueron muy modestos. Empezó hacia 1871 con cuatro unidades pequeñas: ("Maipú", "Paquete de Maule", "Bío Bío" y "Huanay"). Sin embargo, estuvo pronto en condiciones de mantener una guerra de tarifas con la compañía inglesa. Hasta en dos ocasiones, esta guerra terminó con un acuerdo entre ambas.

Luego vinieron a hacer tráfico en los puertos peruanos otras empresas, como la Transatlántica francesa, la Kosmos y la línea Germain Hermanos.

La verdad es que al Perú del siglo XIX, tan estático a pesar de sus turbulencias políticas le faltó "conciencia del mar", como reconoce nuestro gran historiador Jorge Basadre. Sólo de manera intermitente, en los días de Castilla y Echenique, durante la guerra con España y a la hora de las gloriosas hazañas de Grau, pareció afirmarse el ancestral interés de los peruanos por el océano. Pero todo ello no fue suficiente. Y como reconoce melancólicamente el mismo Basadre, "en el momento más trágico que vivió el Perú en el ochocientos setentinueve, su debilidad en el mar fue la premisa de la catástrofe".

(1) Jorge Basadre "Historia de la República del Perú", 5ta. ed., Lima 1961 - 1964, tomo IV, pág. 1810.

LA MARINA MERCANTE PERUANA EN EL SIGLO XX

Nuestro siglo, el siglo XX, no aportó en sus comienzos nada significativo para el desarrollo de la Flota Mercante Peruana. Jorge Basadre, el historiador de la República, que como hemos visto antes, se lamentaba amargamente de la "falta de sentido del mar" entre los peruanos de las décadas que precedieron a la Guerra del Pacífico, apenas presta atención a los asuntos relacionados con este tema, tan importante para la vida nacional. En realidad, sería muy poco lo que hubiera podido decir. Unicamente, a la altura del tomo IX de su Historia de la República del Perú, consigna esta nota de tono pesimista:

"Según los términos de la resolución dictada el 8 de enero de 1930, el Gobierno asumió la administración de la Compañía Peruana de Vapores por intermedio de la Superintendencia General de Aduanas. Motivó esta resolución el pedido hecho por el Directorio de la Compañía para transferir al Estado el activo y pasivo de ella, en vista de la imposibilidad de continuar haciendo frente a la grave situación de sus negocios. El Gobierno dispuso que la Compañía entrase en liquidación, sin perder la personería que le reconocían sus estatutos"

Hay pues, que esperar hasta la segunda mitad de este siglo para poder asistir al lento despertar del interés de nuestros gobiernos por la Marina Mercante.

Pasemos ahora revista, con la mayor economía de palabras, a los acontecimientos más o menos importantes de los últimos cuarenta años:

En 1936, el gobierno del General Oscar R. Benavides inaugura el Dique Seco en la Base Naval del Callao.

En 1946, durante el gobierno del Dr. Bustamante y Rivero, se adquieren seis buques para la Compañía Peruana de Vapores de los tipos *Liberty y Cimavi*, excedentes de la flota norteamericana de la Segunda Guerra Mundial. Esta adquisición da lugar a la primera renovación importante en la flota de la empresa estatal.

Dos años después, en 1948, se crea la Escuela Náutica "Miguel Grau", que funciona por un corto período de tiempo en la Base Naval de la isla de San Lorenzo y en el remolcador BAP "Selendón", siendo antecedentes de la Escuela Nacional de la Marina Mercante Miguel Grau creada en 1972.

En 1950, en el gobierno del General Odría, se inauguran las gradas de construcción del *Sima*. Su primera construcción de importancia, el Buque Tanque BAP Zorritos, resultó ser, al entrar en servicio en 1958, el mayor barco construído en Iberoamérica.

En 1953, se constituye la Línea Amazónica Peruana con el material que venía operando la CPV en la Selva. Desgraciadamente de muy corta duración

Durante el gobierno del Dr. Manuel Prado Ugarteche, se dan varias leyes favorables declarando de utilidad pública y de preferente atención nacional, las industrias de construcción y reparación de naves y creando la Comisión Nacional de la Marina Mercante. También se autoriza la adquisición por la CPV de catorce buques de 8,000/15,000 DWT. Sin embargo, la autorización queda en el papel y la compra no llega a realizarse.

Recién en los días del gobierno de la Junta Militar de 1961, se compraron cinco buques usados, para la CPV.

Es sin embargo, en el gobierno del Arquitecto Fernando Belaúnde, cuando empiezan a darse pasos significativos para el desarrollo de nuestra Flota Mercante. Durante el mismo, se crea la Dirección General de la Marina Mercante.

Fue así que en 1962, se dio un paso de importancia al reservar el 20 o/o de carga para su transporte obligatorio por naves de bandera nacional. Posteriormente, en 1966, se dictaron disposiciones complementarias sobre transporte marítimo de indudable valor. No obstante, por falta de una implementación adecuada, la Marina Mercante Nacional no alcanzó el crecimiento esperado por el legislador de 1962 (Cuadro 3).

También durante este gobierno se adquirieron doce buques nuevos, construídos en España y Finlandia, con un total de 161,274 DWT, renovándose totalmente la flota de la CPV.

Por otra parte, durante los años 1964-74, se ampliaron los servicios del SIMA. En sus astilleros fueron construídos los petroleros Lobitos, Pariñas y Pimentel; fue adquirido el Buque Tanque Mollendo, todos ellos para la Oficina Naviera Comercial del Ministerio de Marina, con un total de 45,746 DWT. Asimismo, se construyó el transbordador Manco Cápac, de gran importancia para la navegación en el Lago Titicaca.

Por su parte, las empresas privadas incorporaron a sus flotas otros diez buques, con un total de 98,293 DWT. Se produjo así un salto espectacular. En tres años, 1965/1968, el número de barcos construídos o por construir en el país y en el extranjero, juntos con los ya incorporados a la Flota, sumaron veintiséis unidades, con un total de 305,313 DWT. Y aunque hubo que dar de baja a doce buques viejos con 86,132 DWT; siempre resultó un incremento neto de 219,181 DWT.

En resumen, nuestra Marina Mercante, que en 1964 ocupaba un modesto séptimo lugar entre las flotas iberoamericanas, dio un salto para colocarse en cuarto lugar, después de las de Brasil, Argentina y Méjico.

También se realizaron en estos días, importantes obras de ampliación y mejoramiento en nuestros principales puertos: se completaron las obras del Terminal Marítimo de Salaverry, que habían sido iniciadas durante el gobierno

MARINA MERCANTE NACIONAL – FOMENTO Y DESARROLLO

DISPOSITIVOS PRINCIPALES	
1962 D.L. 13836	DE FOMENTO A LA CONSTRUCCION NAVAL Y PROTECCION A LA BANDERA NACIONAL PROPICIANDO EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE.
1966 D.S. No. 3	DE PROTECCION A LA BANDERA NACIONAL ASIGNANDOLE EL 100 o/o CARGA DE CABOTAJE (MARITIMA, FLUVIAL, LACUSTRE) Y 20 o/o DE CARGA DE EXPORTACION E IMPORTACION.
1969 D.S. No. 16-69 TC.	DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES DE DESARROLLO PARA LAS EMPRESAS NAVIERAS NACIONALES.
1970 D.L. 18161	DE PROMOCION Y FOMENTO PARA EL DESARROLLO DE MARINA MERCANTE NACIONAL. ESTIMULA CREACION DE EMPRESAS NAVIERAS-LIBERACION TRIBUTARIA (15 AÑOS).
D.S. No. 012-70 TC.	DE AUMENTO DE PARTICIPACION DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL ELEVANDO A 50 o/o PORCENTAJE-RESERVA DE CARGA EN FAVOR DE LAS NAVES DE BANDERA NACIONAL.
1970 D.S.034-70	SE AUMENTA AL 50 o/o RESERVA DE CARGAS DE IMPORTACION.
1978 D.L. 22067	SE OTORGA A EMPRESAS NAVIERAS NACIONALES TRANSPORTE DEL INTEGRO DE CARGA ESTATAL NO CONFERENCIADA EN CONTRATOS –LARGO PLAZO–
1978 D.L. 22202	SE DECLARA INDUSTRIA NAVAL PRIORITARIA, ESTRATEGICA Y DE PREFERENTE INTERES NACIONAL, DISPONIENDOLE UNA AMPLIA PROMOCION.
1978 D.L. 22283	CORRIGE Y MEJORA EL D.L. 22202, PRINCIPALMENTE EN LO REFERENTE A INCENTIVOS TRIBUTARIOS.

PLANES NACIONALES

QUINQUENIO 1971 – 1975

"FORTALECER E INCREMENTAR EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL A FIN DE LOGRAR UNA MAYOR PARTICIPACION EN EL COMERCIO EXTERIOR A BASE DE UNA LEGISLACION ADECUADA Y DEL ESTABLECIMIENTO DE UN SISTEMA ESTADISTICO MUY AGIL QUE PERMITA CONTROLAR LA RESERVA DE CARGA, FISCALIZAR Y VERIFICAR COSTOS QUE SIRVA DE HERRAMIENTA UTIL A LA PROGRAMACION DE LAS ACTIVIDADES E INVERSIONES EN EL MEDIO".

"CONVERTIR A LA FLOTA MERCANTE NACIONAL EN UN INSTRUMENTO QUE ASEGURE EL INTERCAMBIO Y HAGA POSIBLE MEJORAR LA POSICION DEL PAIS EN EL "COMERCIO DE INVISIBLES" (FLETES), CONTRIBUYENDO ASI A ALIVIAR LA ACTUAL PRESION SOBRE LA BALANZA DE PAGOS, AL OBTENERSE UNA MAYOR CANTIDAD DE DIVISAS POR ESTE CONCEPTO".

"PROPICIAR CONTRATOS DE LARGA DURACION, PARA LAS EMPRESAS NACIONALES NAVIERAS QUE OPERAN EN LAS DISTINTAS RUTAS DEL COMERCIO INTERNACIONAL, A FIN DE POSIBILITAR LA ADQUISICION DE NAVES SOBRE BASES SEGURAS".

"RACIONALIZAR EL TRAFICO DE LAS LINEAS NAVIERAS NACIONALES EN LAS DIFERENTES RUTAS DE INTERES ECONOMICO PARA EL PAIS".

CUADRIENIO 1975 – 1978

"SE TENDERA EN EL TRANSPORTE ACUATICO A LA ELIMINACION DE LA DEPENDENCIA EXTERNA DEL TRANSPORTE MARITIMO, ESPECIALMENTE EN LA EXPORTACION DE PRODUCTOS".

CUADRO 3

de Manuel Prado se amplió la capacidad del Puerto del Callao con espigones de atraque para cinco buques, incluyendo muelle de petróleo y granos, se construyeron los terminales marítimos de Paita, de Ilo y de San Martín de Pisco, así como un nuevo muelle para dos buques en el de Chimbote Asimismo, se amplió el terminal de Matarani para un buque y muelle pesquero

Todas estas obras significaron un aumento del 100 o/o en la capacidad de atraque de buques interoceánicos con respecto a 1963.

Estábamos en presencia de una saludable reacción. Nuestro país había proclamado ante el mundo, su derecho a las 200 millas de Mar Territorial y, para aprovechar sus riquezas, se produjo un desarrollo formidable en los astilleros privados para la construcción de embarcaciones de pesca. Según Lloyds Register of Shipping, al 30 de junio de 1968 en la flota pesquera peruana, se contaban hasta 228 unidades, con 40,546 DWT, en embarcaciones mayores de 100 toneladas. Las de menor tonelaje sumaban centenares.

Al hablar de pesca, permítanme recordar, al ingeniero Luis Banchero Rossi uno de sus pioneros El fue el motor y el guía del grupo de peruanos que, en unos cuantos años, supieron colocar a nuestra industria pesquera a la cabeza de todas las del mundo Gracias a sus esfuerzos y a su capacidad empresarial, se incrementó sustancialmente nuestra flota. Creó astilleros para construir barcos de pesca y fundó una empresa naviera para hacer posible que la harina de pescado producida en el Perú, fuera transportada en buques de bandera peruana.

Luis Banchero Rossi estuvo inspirado siempre por un gran ideal, por una declarada ambición la de hacer del mar la cuarta región del Perú, por eso, la figura de este gran compatriota nuestro debe ser un ejemplo para todos aquellos que vivimos del mar y para el mar

***

El Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada que asumió el poder en octubre de 1968, recoge desde el primer momento en su legislación la prioridad del crecimiento de la Marina Mercante Nacional y confirma este criterio promulgando en 1970 el D.L 18161 dispositivo por el cual se incrementa hasta el 50 o/o, la reserva de carga para la bandera nacional en los tráficos que existiese compromiso de reciprocidad y al máximo obtenible en los otros. En adición, se conceden a las navieras nacionales, exoneraciones tributarias por un plazo de 15 años Los planes nacionales 1971 75 y 75 78, confirman esta priorización (Cuadro 3)

La continua vigencia de los conceptos de reserva de carga y de seguridad económica otorgada a las empresas navieras estatales y privadas por este Decreto Ley, comenzó a dar frutos de inmediato; en sólo tres años la Flota Mercante Peruana, se amplió mediante la adquisición de cinco graneleros privados y por otra parte la empresa estatal aumentó sus bodegas con otros tres buques del mismo tipo.

Esto significó el desplazamiento casi total de la bandera extranjera en las cargas de exportación de harina de pescado y una nueva presencia, cada vez incrementada, en las importaciones de granos.

Asimismo, la bandera peruana, materializó su participación en el transporte de exportación de mineral de hierro, y desde 1974 a 1976, transportó unas 250 mil toneladas anuales de un total de entre 8 y 10 millones de toneladas exportadas durante esos años.

Sin embargo, una contradicción de índole política, retrasó el crecimiento de las empresas privadas, las mismas que pese a haber sido promocionadas por el D.L. 18161 de 1970, hubieron de defenderse de 1972 a 1976, de varios intentos de estatización.

CRISIS MUNDIAL DEL TRANSPORTE MARITIMO

En paralelo con la situación aquí descrita, se produce a partir de fines de 1973 y comienzos de 1974, una crisis en el mercado internacional de transporte que pone en grave peligro su existencia a nivel mundial y repercute gravemente sobre la flota mercante nacional en desarrollo.

Las raíces de esta crisis inesperada, las encontramos paradójicamente en el auge de la economía mundial y por ende del transporte marítimo experimentado en los años 1972 y 1973, ya que es lo atractivo del nivel de fletes que impulsa a empresas de todas las nacionalidades a adquirir más buques; demanda a la que responden los astilleros tradicionales y los de más reciente formación, incrementando su capacidad y tecnología. Esta acción debidamente apoyada por las grandes bancas privadas y estatales, produce el más vertiginoso crecimiento de la flota mercante mundial que registra la historia.

No nos olvidemos que años antes, se produce el cierre del Canal de Suez el que lanza a los navieros a la construcción de los super-tanques, cuyo tonelaje crece vertiginosamente tanto en volumen total como unitario, llegándose a construir más de 100 millones de toneladas DWT en el plazo de 10 años e incrementando el promedio de capacidad de buques tanque, en el mismo período, de las 20,000 a las 150,000 toneladas.

Se alcanzaron a construir en los astilleros japoneses dos super-tanques: El Globtik Tokyo y el Globtik London, con la increíble capacidad de 480 mil toneladas.

El violento incremento de los precios del petróleo decretado por los países árabes en 1973 y subsiguientes, lanza a las economías de los Estados Unidos de Norteamérica y de Europa Occidental, a una espiral recesionaria nunca antes conocida. La contestación era sólo reducir el consumo del combustible, lo que se logra en 15 o/o en los países del Mercado Común Europeo y 10 o/o en los Estados Unidos de Norteamérica. Estas dos economías gigantescas e insaciables consumidoras de hidrocarburos, reducen sus consumos en cifras astronómicas dejando sin ocupación en un momento dado a un total de 56 millones de toneladas de buques petroleros. La crisis se traslada al poco tiempo a los grandes buques de transporte de carga seca a granel, en cuyo mercado incursionan los buques petroleros convertidos y los buques de carga combinadas (OBO) los que, al trasladar a éste su exceso de tonelaje, producen una calamitosa caída del nivel de fletes.

La inflación que por primera vez acompaña a una recesión, contribuye a triturar más allá de lo sostenible los niveles de rentabilidad de las grandes flotas, desencadenando una guerra sin cuartel por las cargas disponibles. Se impone la ley del más fuerte, del que más puede resistir por tener mejor apoyo financiero, sea éste propio o dado por su gobierno (Cuadro 4).

El problema de exceso de capacidad de bodegas repercute luego en la disminución primero y en la cancelación después de las órdenes de trabajo para los astilleros, lo que trae consigo una secuela de presión social por desempleo y de presión política de los sindicatos quienes exigen a los gobiernos el mantener en trabajo los astilleros aún a costa de subsidios (Cuadro 5).

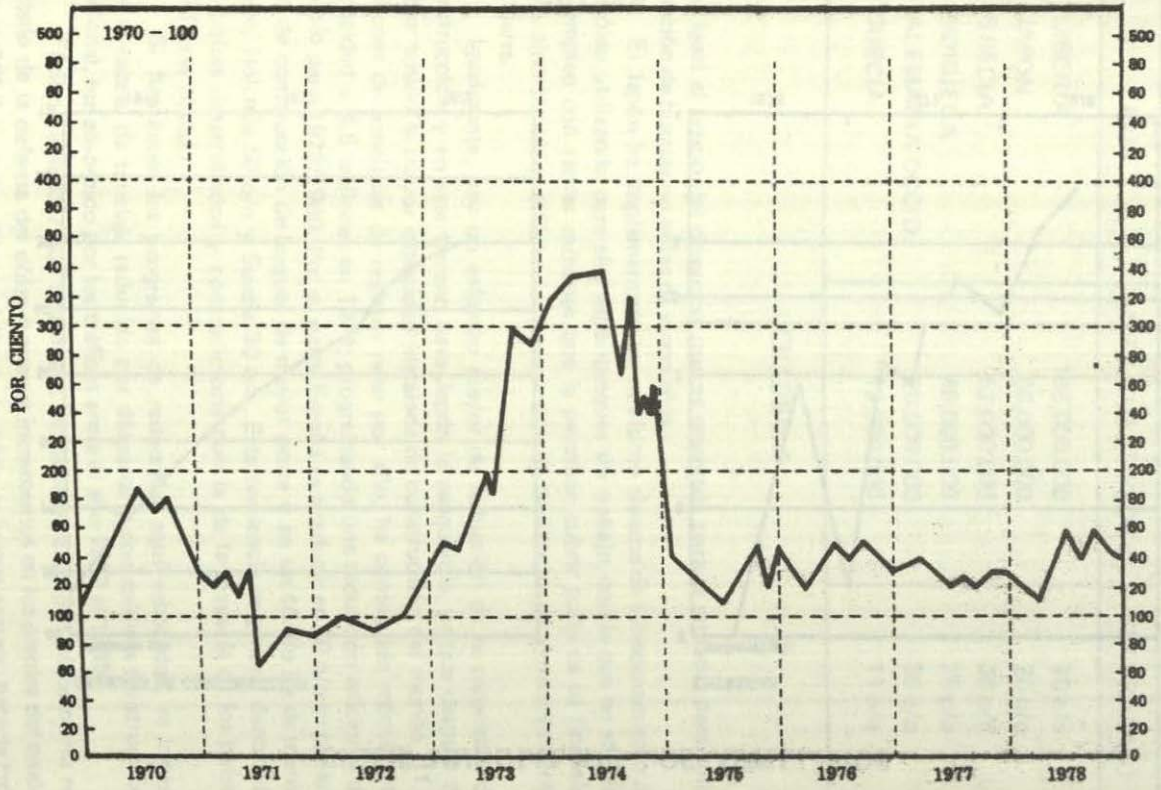
He tenido la oportunidad de asistir el 30 de octubre pasado a la Segunda Conferencia Mundial de Presidentes de Asociaciones de Armadores, que se llevó a cabo en Madrid, bajo el patrocinio de la Asociación de Armadores Españoles y en la que estuvo representado el 75 o/o de la flota mundial. Países tales como Liberia, Grecia, Noruega, Japón, Inglaterra y Alemania Occidental, concurrieron con delegaciones que incluían por lo general a altos directivos del sector de construcción naval.

Las ponencias y conclusiones pueden sumarizarse diciendo que es el sentir general que mientras exista un exceso de buques sin empleo, cuyo tonelaje se incrementa año a año con las nuevas construcciones, no podrá visualizarse una solución racional a la crisis del transporte marítimo ya que es el exceso de tonelaje y por ende de oferta, el que mantiene a los fletes a niveles tan bajos que los barcos no son financieramente autoportantes (Cuadro 6).

Se están haciendo esfuerzos de gran magnitud para reducir este tonelaje que como hemos visto, en algunos casos alcanza cifras muy elevadas. Es así que en varios países, se están dando incentivos para desguazar los buques sin trabajo y en Italia este incentivo consiste en que el Estado aporta una canti-

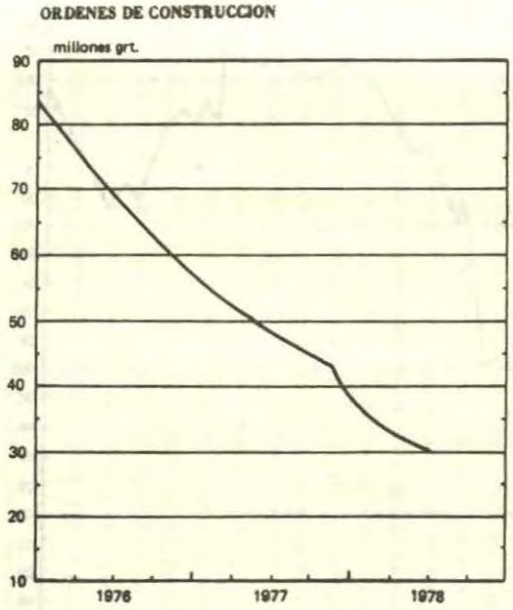
INDICE DE TIME CHARTER 1970 – 1978

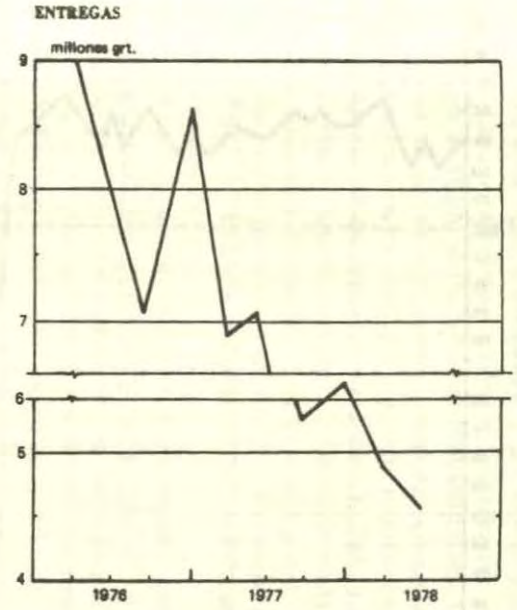
MARITIME RESEARCH INC.



CUADRO 4

CRISIS MUNDIAL DE LOS ASTILLEROS





CUADRO 5

EXCESO DE BODEGAS – FINES 1978

PAIS	DWT TOTAL FLOTA	SIN TRABAJO
LIBERIA	156,000.000	10 o/o
JAPON	66,000.000	20 o/o
GRECIA	52,000.000	30 o/o
NORUEGA	49,000.000	25 o/o
ALEMANIA OCCID.	20,000.000	30 o/o
SUECIA	13,000.000	11 o/o

CUADRO 6

dad igual al precio del desguace, que es reservada para el armador para construcción de buques no antes de cinco años.

El Japón ha implementado un novísimo sistema de almacenamiento de petróleo utilizando para ello super-tanques sin trabajo, con lo que no sólo les da empleo con rentas mínimas que le permitan cubrir parte de su financiación, sino también, difieren la construcción de facilidades de almacenamiento en tierra.

Igualmente, hay un esfuerzo mayor de reducción de la capacidad de construcción y en este terreno lleva Japón la vanguardia, ya que después de haber tenido la mayor capacidad instalada de construcción del mundo, 11.5 millones de toneladas de registro neto por año, ha conseguido reducir esta capacidad a 4.5 millones en 1978; programando una reducción adicional de 35 o/o para 1979/1980. Por su parte España va a reducir en 50 o/o su capacidad de construcción de buques de mayor porte y en un 40 o/o los de menor porte; Holanda 50 o/o y Suecia 30 o/o. Esta tendencia es general dentro de los países desarrollados y contradictoria con la de la mayoría de los países del Tercer Mundo.

Si funcionan los programas de reducción aquí esbozados, se espera que el exceso de tonelaje reducido por desguace y con mínima construcción adicional, sea absorbido por los tráficos entre el año 1982 al 1985.

Fácil es entender que una nueva recesión en Estados Unidos como resultado de la defensa del dólar y nuevos incrementos en los precios del crudo por la OPEC, podrían dilatar el fin de la crisis, o lo que es peor, hacerla crónica como temen algunos expertos.

LA AMENAZA SOVIETICA

Una amenaza adicional de naturaleza hasta ahora desconocida, es la que presenta la vigorosa expansión de la flota mercante soviética, que cuenta hoy con mayor tonelaje de buques de carga general que ningún otro país del mundo, y desarrolla un programa de construcción al máximo en sus astilleros y también en otros países del COMECOM y Finlandia.

Una vez más, se asiste al crecimiento de la marina mercante de un país como apoyo a sus aspiraciones navales y no es por lo tanto coincidencia el crecimiento de la fuerza naval soviética; ella se ha desarrollado al mismo ritmo que el de su marina mercante.

Lo que sí es original, por lo sutil, es el amparo que dá la URSS a sus buques, con los que trata y consigue en muchos casos, agudizar el desequilibrio producido por la recesión de Europa Occidental, Estados Unidos y Japón. En la práctica, utiliza su flota para reducir los fletes cobrados por las Conferencias llevándolos a niveles no económicos que sus competidores occidentales no pueden soportar.

La decisión política de penetración y participación en tan importantes nexos del comercio internacional marítimo, es la única justificación de este accionar.

Los países occidentales desarrollados, en los cuales las flotas mercantes son principalmente privadas, se han visto sorprendidos y han sido lentos en contestar a esta agresión. Los primeros en actuar han sido los Estados Unidos y Australia, quienes han puesto en vigencia una legislación retaliatoria.

Alemania Occidental, como secuela de la Ostpolitik del Canciller Schmidt, ha propiciado y participado en conversaciones con los dirigentes marítimos soviéticos en Stalingrado durante 1978 sin conseguir ninguna concesión por parte de ellos.

Al terminar 1978, la penetración soviética en el comercio de Europa Occidental, es del orden del 20 o/o y en el tráfico del Japón al lejano oriente, varía por sectores desde el 15 al 40 o/o.

Se está estudiando diversas formas de contrarrestar esta acción, que cuenta en muchos casos, con la colaboración de los usuarios occidentales y orientales por el atractivo económico que representan los bajos fletes. Una de ellas consiste en la aplicación de fuertes impuestos al usuario de buques soviéticos, lo que se considera preferible a utilizar legislación discriminatoria a la bandera soviética.

Se teme también que en el futuro, la República Popular China, inicie acciones similares en su afán de competencia con la URSS. Es importante notar que China ha adquirido en los últimos 24 meses, más de 2 millones DWT de buques usados aprovechando la depresión del mercado.

Del resumen histórico que nos hemos permitido esbozar ante ustedes, surge una realidad manifiesta: nuestro país deseó muchas veces a lo largo de su vida republicana, poder contar con una eficiente Marina Mercante. Con una flota que estuviese de acuerdo con las exigencias impuestas, de una parte, con la gran extensión de su litoral, y de otra, con la importancia de las cargas de importación y exportación de su comercio internacional.

Y es una realidad incuestionable que la carencia de una flota mercante apropiada ha significado y aun significa para el país, una gran sangría de divisas. Al no disponer de barcos propios, hemos tenido que pagar la mayor parte del volumen de nuestros fletes a barcos ajenos.

¿Qué es lo que esto significa hoy para el país? Para hablar con el preciso lenguaje de las cifras, podemos decir que el comercio exterior del Perú, genera fletes calculados entre 270 y 300 millones de dólares al año. Si tenemos en cuenta, para establecer comparaciones, que nuestras exportaciones de minerales significan ingresos por unos 400 millones de dólares al año y que la importación de granos nos cuesta alrededor de 200 millones de dólares, podremos formarnos una idea de la incidencia del costo de nuestros transportes por mar dentro de nuestra balanza de pagos.

Pero esto no es todo. Hay que añadir que la participación de los barcos propios en el transporte de nuestros productos de exportación, se convierte en un arma decisiva para el control de su precio final. Gracias a ella mejorará nuestra capacidad competitiva en el mercado internacional, con los productos similares de otras procedencias. Y, lo que es también muy importante, nos permitirá controlar el valor final de productos indispensables de los que somos deficitarios, como ocurre con ciertos alimentos.

Por eso es evidente que podemos señalarnos metas aún más amplias. Lograda la autonomía de decisión sobre el precio final de nuestros productos de importación y exportación, podríamos incursionar, contando con barcos para ello, en el transporte de las mercaderías de otros países. Es posible que a algunos pueda parecer esta meta excesivamente ambiciosa. Sin embargo, ahí están los ejemplos de Noruega y de Grecia que nos muestran cómo dos naciones pequeñas, que no disponen de grandes volúmenes de productos propios para transportar, han conseguido constituir y sostener importantes flotas mercantes mediante la implementación de un avanzado servicio de transportes marítimos para terceros.

Pero, además, el desarrollo de la Marina Mercante ejerce otras proyecciones de positiva importancia en el contexto de la economía nacional:

Por un lado, es una fuente de empleo y, al serle necesario contar con personal técnicamente calificado, contribuye a la educación y el entrenamien-

to en una amplia gama de actividades.

Por otro, el apoyo logístico que demanda la actividad del transporte marítimo, genera en el país actividades comerciales nuevas que le sirven de apoyo en el suministro de vituallas y servicios.

Por último, y esto es necesario destacarlo con particular énfasis, es obvio que una flota mercante debidamente desarrollada y económicamente consolidada, se convertirá ineludiblemente en un importante factor potencial para nuestra industria de construcciones navales de alto bordo.

El factor multiplicador de estas tres proyecciones, puede llegar a ser de extraordinario alcance. Ello explica el importante y sostenido apoyo que los gobiernos de todos los países, desarrollados y en desarrollo, proporcionan a la expansión de sus flotas mercantes.

ANALISIS DE RECURSOS

Veamos a continuación con qué recursos se cuenta para cumplir con las metas económicas antes descritas: (Cuadro 7).

ANALISIS DE RECURSOS

- MARCO LEGAL ACTUAL Y FUTURO
- CARGAS DE EXPORTACION E IMPORTACION 1972 – 1977
- VARIACIONES DE LA COMPOSICION DE LA FLOTA 1972 – 1978
- OFICIALIDAD Y TRIPULANTES
- RECURSOS FINANCIEROS

CUADRO 7

Comencemos por un estudio del marco legal actual y futuro, el que queda descrito en el cuadro No. 3 y comentarios anexos.

Continuemos luego con los volúmenes de carga de importación y exportación que genera nuestro comercio exterior, así como con la participación de la bandera peruana en estos tráficos.

Los cuadros 8 y 9 muestran estas cifras para los años 1972 al 1977.

A continuación y ya en el terreno empresarial, deberemos analizar los recursos de parque (buques), humanos (oficialidad y tripulantes) y por último los recursos financieros necesarios para desarrollar una flota dimensionada sobre la posibilidad de captar primero las cargas a las que nos dan derecho las leyes de reserva y promoción y por encima de ellas, la captación de cargas no peruanas.

Los cuadros 10 y 11, describen las variaciones en la composición de la flota mercante nacional de los años 1972 al 1978 y su comparación relativa con la flota mercante iberoamericana. A su vez el cuadro No. 12, nos muestra la disponibilidad de oficiales y tripulantes y la producción de la Escuela Nacional de Marina Mercante Miguel Grau.

Finalmente, el cuadro No. 13, nos muestra el Flujo del Proceso de Adquisición de Naves, que muestra claramente la interrelación entre contratación de carga y respaldo financiero.

Para resumir el análisis de todos estos recursos, podemos decir que el marco legal es caso completo, que existen las cargas para soportar una flota mayor, pero que ésta no ha crecido, una vez más, al ritmo esperado, debido a que no han sabido aplicarse los recursos en un ambiente de continuidad de políticas lo que devino en inestabilidad empresarial.

Al no crecer la flota al ritmo esperado, la producción de terceros pilotos y terceros mecánicos de la ENAMM, ha sido y continúa siendo superior al número de nuevas plazas creadas con los efectos negativos consiguientes.

Por último, al no tener debidamente canalizados los recursos económicos y financieros para el transporte marítimo de los comercios exteriores en todas sus fases, han dado como resultado que falte una entidad financiera que armonice el ingreso y egreso de recursos financieros destinados a desarrollar el crecimiento de la flota mercante nacional para la adquisición de buques en el extranjero o para construcción local de aquellos que así se justifique.

Este último acápite, prueba la necesidad de especializar a uno de los Bancos para-estatales como ente financiero propulsor de la Marina Mercante Nacional.

CARGAS DE EXPORTACION E IMPORTACION

FLETES 1972 – 1977

BANDERA NACIONAL VS. BANDERA EXTRANJERA

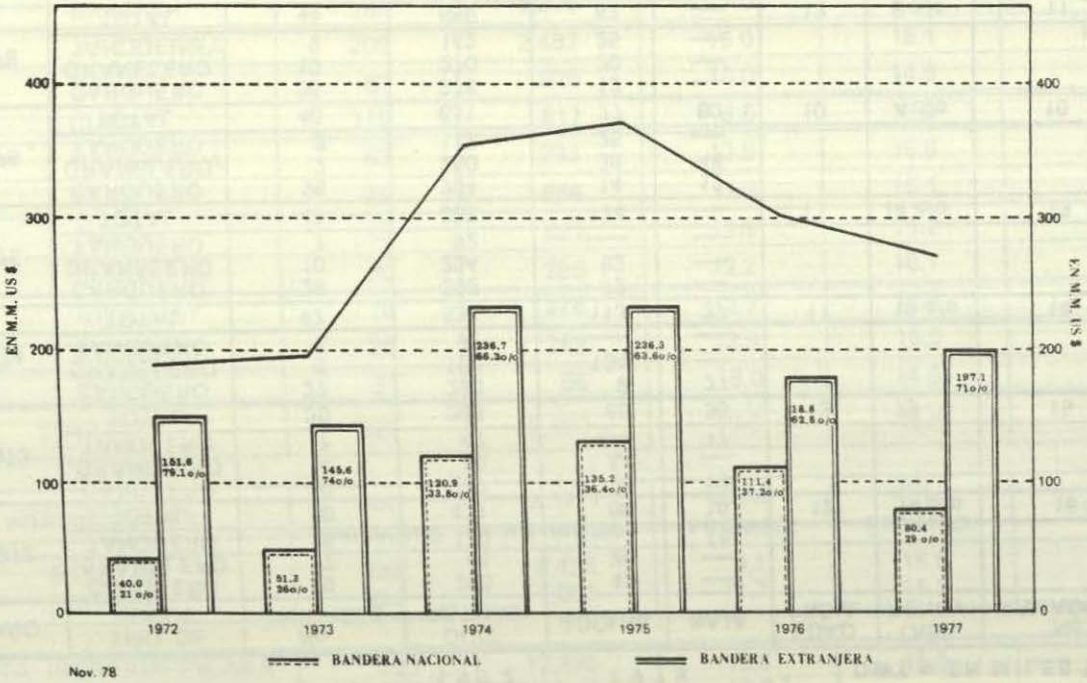
AÑO	BANDERA	IMPORTACION			EXPORTACION			GRAN TOTAL		
		T.M.	FLETE	o/o	T.M.	FLETE	o/o.	T.M.	FLETE	o/o.
1972	NACIONAL	0.9	25.5	28	0.8	14.5	14	1.7	40.0	21
	EXTRANJERA	3.2	63.9	7.2	12.3	87.7	86	15.5	151.6	79
	TOTAL	4.1	89.4		13.1	102.2		17.2	191.6	100
1973	NACIONAL	2.0	37.8	38	0.8	13.5	14	2.8	51.3	26
	EXTRANJERA	2.0	61.7	62	11.2	83.9	86	13.2	145.6	74
	TOTAL	4.0	99.5		12.0	97.4		16.0	196.9	100
1974	NACIONAL	3.3	88.6	49	1.1	32.3	18	4.4	120.9	34
	EXTRANJERA	1.5	92.5	51	12.0	144.2	82	13.5	236.7	66
	TOTAL	4.8	181.1		13.1	176.5		17.9	357.6	100
1975	NACIONAL	2.4	103.8	42	1.3	31.4	26	3.7	135.2	36
	EXTRANJERA	3.7	145.8	58	7.0	90.5	74	10.7	236.3	64
	TOTAL	6.1	249.6		8.3	121.9		14.4	371.5	100
1976	NACIONAL	1.4	71.8	43	1.8	39.6	30	3.2	111.4	37
	EXTRANJERA	2.9	96.0	57	6.4	92.0	70	9.3	188.0	63
	TOTAL	4.3	167.8		8.2	131.6		12.5	299.4	100
1977	NACIONAL	2.2	53.1	39	1.7	27.3	19	3.9	80.4	29
	EXTRANJERA	2.7	83.9	61	8.2	113.2	81	10.9	197.1	71
	TOTAL	4.9	137.0		9.9	140.5		14.8	277.5	100

NOTA: En la bandera nacional se ha computado el tonelaje de buques alquilados, que representa el 50 o/o. aproximado del DWT. propio.

NOV. 78

CUADRO 8

CARGAS DE IMPORTACION Y EXPORTACION
BANDERA NACIONAL VS. BANDERA EXTRANJERA
FLETES 1972 – 1977



CUADRO 9

VARIACIONES EN LA COMPOSICION DE LA FLOTA

1972 1978 DWT = EN MILES TONS

AÑO	TIPO DE BUQUE	No. UNIDADES	DUIT ACTUAL	ADQUIS.	BAJA	EDAD PROM.	TASA RENOV.	No. ARMADORES
1972	CARGUERO	29	266	43	—			
	GRANELERO	2	45	26	—			
	TANQUERO	8	120	—	15			
	TOTAL	39	431	69	15	12	14 o/o	15
1973	CARGUERO	19	267	21	19			
	GRANELERO	4	89	44	—			
	TANQUERO	7	42	—	17			
	TOTAL	30	398	65	36	13	79	15
1974	CARGUERO	27	250	9	27			
	GRANELERO	8	192	104	—			
	TANQUERO	7	92	—	—			
	TOTAL	42	534	113	27	11	19 o/o	14
1975	CARGUERO	28	262	12	—			
	GRANELERO	10	254	62	—			
	TANQUERO	7	92	—	—			
	TOTAL	45	608	74	—	11	14 o/o	13
1976	CARGUERO	25	264	14	12			
	GRANELERO	7	250	38	48			
	TANQUERO	8	117	25	—			
	TOTAL	40	631	77	60	10	4 o/o	10
1978	CARGUERO	26	276	12	—			
	GRANELERO	10	270	20	—			
	TANQUERO	9	142	25	—			
	TOTAL	45	688	57	—	12	9 o/o	11

NOTA: Año 1977 no hubo variaciones.

CUADRO 10

FLOTA MERCANTE IBEROAMERICANA
AÑO 1977

ORDEN	PAISES	No. UNIDADES	D. W. T. EN MILES	EDAD PROMED.	VEL. PROMED.	o/o.
1	BRASIL	269	5,309	7.0	15.7	42.5
2	ARGENTINA	209	2,483	15.0	15.1	19.9
3	MEXICO	67	926	10.0	14.8	7.4
4	CUBA	110	817	8.5	15.9	6.5
5	VENEZUELA	63	793	13.9	15.5	6.3
6	PERU	48	656	11.2	15.1	5.2
7	CHILE	48	621	12.9	15.2	5.0
8	COLOMBIA	36	285	12.2	18.1	2.3
9	URUGUAY	16	278	13.7	15.3	2.2
10	ECUADOR	26	262	12.9	16.5	2.1
11	OTROS	31	66	18.0	14.5	0.5
TOTALES		923	12,496	10.6	15.5	100

POR SECTORES	No. UNIDADES	D. W. T. EN MILES	EDAD PROMED.	VEL. PROMED.	o/o.
ESTATAL	499	8,435	9.1	15.6	52
PRIVADO	424	4,061	13.7	15.2	48

FLOTA IBEROAMERICANA	923	12,496	10.6	15.5	2.0
FLOTA DEL MUNDO	67,945	648,843	10.0 *	–	98.0

* Casi el 65 o/o. es menor de 10 años y 70 o/o. usa propulsión Diesel.

NOV. 78

CUADRO 11

TRIPULACIONES

AÑO	BUQUES		OFICIALES			TRIPULANTES			TOTAL OFIC./TRIP.	o/o.
	TIPO	No.	DOT.	Relevo	TOTAL	DOT.	Relevo	TOTAL		
1972	CARGUERO	31	496	93	589	682	62	744	1,333	
	GRANELERO	2	32	6	38	44	4	48	86	
	TANQUERO	3	48	11	59	66	6	72	131	
	TOTAL	36	576	110	686	792	72	864	1,550	
1978	CARGUERO	26	416	130	546	572	104	676	1,222	
	GRANELERO	10	160	50	210	220	40	260	470	
	TANQUERO	3	48	15	63	66	12	78	141	
	TOTAL	39	624	195	819	858	156	1,014	1,833	18.3

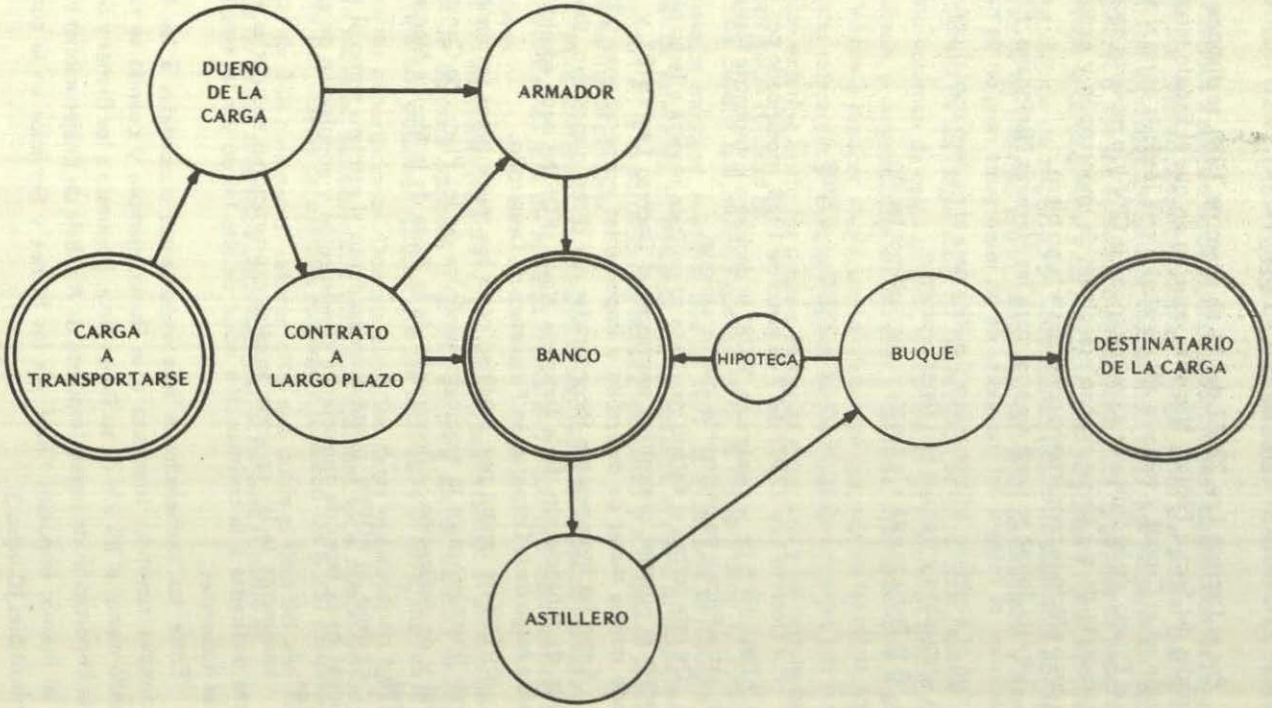
E N A M M OFICIALES EGRESADOS	1974	1975	1976	1977	1978	TOTAL
	35	44	27	32	38	176

NOTA: 1) No incluye Buques de la Oficina Naviera Comercial. (M. de Marina)
2) Incluye Oficiales Egresados de ENAMM 1974 - 1977.

NOV. 78

CUADRO 12

FLUJO DEL PROCESO DE ADQUISICION DE NAVES



CUADRO 13

DECRETO LEY 22067

Por el Decreto Ley 22067 del 11 de enero de 1978, se dispone que las Entidades del Sector Público Nacional, aquellas en que el Estado tenga participación en el Capital y terceros adjudicatarios que realicen obras y estudios para el Estado, están obligadas a contratar con la CPV y/o navieras nacionales, el transporte de sus cargas no conferenciadas de importación y exportación para cuyo efecto se concertarán contratos a largo plazo.

De esta forma se logra asegurar para las Navieras Nacionales, sin discriminaciones, el íntegro del transporte de un importante renglón de mercaderías con el beneficio adicional que significa para el naviero contar con contratos a largo plazo y trabajar con fletes promedio.

A la fecha se está a la espera de su reglamentación.

DECRETO LEY 22202 y 22283

Por Decreto Ley 22202 del 7 de junio de 1978, modificado por Decreto Ley 22283 del 6 de setiembre de 1978, se declara a la Industria Naval prioritaria, estratégica y de preferente interés nacional.

De esta forma el Estado reorienta su política naviera a largo plazo, derogando el anterior dispositivo promocional Decreto Ley 18161, y estableciendo nuevas metas de desarrollo e importantes exoneraciones tributarias.

Entre las innovaciones incorporadas por dicho dispositivo, tenemos el Fondo de Financiación de la Industria Naval (FOFIN) cuya administración estará a cargo de la Corporación Financiera de Desarrollo.

El FOFIN tendrá por finalidad crear los mecanismos permanentes de apoyo financiero para la ejecución armónica de los Planes de Construcción Naval y de Aplicación y Renovación de la Flota de la Marina Mercante Nacional.

Es decir, el FOFIN, buscará ayudar tanto al astillero como al armador nacional en la tarea de financiar la construcción y adquisición de embarcaciones.

Igualmente la ley concede amplias exoneraciones tributarias a las empresas dedicadas a la construcción naval de alto bordo y a las empresas navieras nacionales.

Entre las exoneraciones más importantes concedidas a las Navieras Nacionales tenemos: Impuesto a la Renta, siempre y cuando se reinvierta cuando menos el 85 o/o de su Renta Neta; Impuesto a los Bienes y Servicios, en la importación de naves; Impuesto de Alcabala de Enajenaciones y Adicional al mismo; Impuesto Fiscal y a los Bienes y Servicios en la compra de combustibles (Cuadro 3).

CARGA GENERADA POR EL COMERCIO EXTERIOR DEL PERU

Pasemos a ocuparnos de algunos aspectos relacionados con las cargas generadas por nuestro comercio exterior. Empecemos por aclarar que estas cargas son transportadas, de acuerdo con su naturaleza, por los servicios regulares e irregulares o por los llamados buques trampa. La carga seca de importación comprende la carga general y las importaciones de granos y hulla. En cuanto a la carga líquida de importación, está constituída principalmente por las importaciones de petróleo crudo, productos refinados (aromáticos) y lubricantes.

Dentro de las cargas secas de exportación se comprende, aparte de un pequeño volumen de carga general, el transporte de mineral de hierro, harina de pescado y concentrados de mineral y baritina, principalmente a granel.

Vamos a precisar ahora, con el elocuente lenguaje de las cifras, algunas realidades referentes al desigual reparto de las cargas producidas por nuestro comercio exterior, entre los buques de bandera peruana y los buques de bandera extranjera (Cuadro 8).

Este cuadro nos muestra que en 1972, se transportaron 17.2 millones de toneladas métricas; mientras que en 1977, el transporte se redujo a 14.8 millones de toneladas. El descenso que se advierte, se debió principalmente a la reducción en la exportación de mineral de hierro y a la baja en la producción de harina de pescado.

Vemos asimismo, que durante el año 1972, las naves de bandera peruana captaron el 21 o/o de la carga frente al 79 o/o que captaron las naves extranjeras.

Las variaciones para 1977, no revisten importancia: el 29 o/o para los buques de bandera nacional y el 71 o/o para los de bandera extranjera.

También podemos apreciar que los años 1974 y 1975, marcan el auge de nuestras exportaciones. Durante ellos, los fletes realizados en barcos de bandera nacional, ascendieron a US $ 121 millones. En el mismo período, los captados por buques de bandera extranjera sumaron US $ 237 millones, con un total de 358 millones de dólares, cifra que dobla el flete del año 1972 a pesar de no existir diferencia significativa en el tonelaje (Cuadro 9).

PERSONAL DE OFICIALES Y TRIPULANTES

Relaciones Laborales y Humanas

Al hablar hace unos momentos, de los beneficios económicos que proporciona al país el desarrollo de la Marina Mercante, hicimos mención del factor de empleo y preparación del personal calificado.

Y me apresuro a decir que este personal, forjado en las duras tareas del trabajo del mar, es para nosotros los armadores, el más valioso y preciado capital con que cuentan nuestras empresas. Conocedores inmemoriales de los secretos del océano, herederos y continuadores de aquellos intrépidos navegantes de Saña y Trujillo que acompañaron a Mendaña y a Fernández de Quirós en el descubrimiento de la Polinesia y Australia, nuestros oficiales y tripulantes han adquirido niveles de eficiencia comparables con los mejores del mundo.

Se trata, lamentablemente, de un capital humano que sólo se aprovecha parcialmente. Como puede apreciarse en este cuadro, sólo un 50 o/o de los oficiales egresados de la ENAMM, se encuentra actualmente trabajando a bordo. Esto puede explicarse claramente si tenemos en cuenta que nuestra flota mercante, que en 1972 era de 36 buques, es en 1978 de sólo 39. En este lapso, el personal a bordo, sólo ha podido aumentar en un 18.3 o/o (Cuadro 12).

Esta saturación de profesionales calificados, plantea un serio problema, obligando a buscarles colocación en otras actividades más o menos relacionadas con su preparación profesional.

Sin embargo, resulta imposible evitar la fuga de este personal tan valioso. Son muchos los oficiales peruanos que se han visto obligados a emigrar y se encuentran actualmente al servicio de flotas mercantes extranjeras, especialmente las de Venezuela y Ecuador.

SALARIOS Y BENEFICIOS SOCIALES

La Asociación de Armadores del Perú, tiene el orgullo de poder afirmar que, en los últimos ocho años, todos los pliegos de reclamos presentados por su personal han sido resueltos en trato directo con la Federación de Tripulantes del Perú y la Unión de Oficiales de la Marina Mercante; y lo que es más importante, no se perdió una sola hora de labor por motivo de huelga o paro.

Los armadores nos reservamos el derecho de pensar que esta actitud tan positiva de nuestras tripulaciones, constituye una adecuada respuesta a nuestra permanente preocupación por el bienestar de oficiales y tripulantes.

En lo referente al régimen salarial, los correspondientes a la oficialidad, han experimentado entre 1972 y 1978, como puede apreciarse en el presente cuadro (Cuadro 14) un aumento del 245 o/o. Han alcanzado así un promedio mensual de S/. 62,200.

Por lo que respecta a los tripulantes, el aumento durante el mismo lapso ha llegado a 453 o/o con un promedio mensual de S/. 35,000.

Pero no sólo de pan vive el hombre. Nosotros somos plenamente conscientes de lo que supone para nuestros oficiales y tripulantes, tener que alejarse de sus hogares y familias por el tiempo que duran sus viajes; que puede oscilar entre treinta días y un año. Para ahorrarles preocupaciones y proporcionarles en este sentido la tranquilidad que necesitan mientras se hallan a bordo, hemos hecho dos cosas:

Primera, hemos establecido el Servicio Médico Familiar; y,

Segunda, hemos creado un Servicio de Asistencia Social encargado de atender a las familias y ayudarlas en la resolución de cualquier contingencia que pueda presentarse.

Además, con el fin de que el personal de a bordo pueda recibir noticias de los suyos, las empresas mantienen los servicios de comunicación más adecuados.

EDUCACION Y ENTRENAMIENTO

Permanente preocupación de nuestra Asociación, ha sido la de elevar el nivel profesional y técnico de nuestros oficiales y tripulantes. Como ustedes bien saben, la vida a bordo deja a la tripulación horas de inactividad que sería lamentable desperdiciar. Por eso, utilizando la enseñanza por correspondencia preparada e impartida por ENAMM, nuestros oficiales y tripulantes pueden seguir cursos especializados mientras se encuentran de viaje, recibiendo al final las calificaciones y certificados correspondientes.

Pero, como por otra parte, no ha de ser todo trabajar y estudiar, hemos procurado proporcionar a nuestras tripulaciones el necesario entretenimiento. Para ello, cada buque cuenta con sala de lectura, música y gimnasio con aparatos y equipos apropiados.

También disponen de equipo para la proyección de películas; tanto filmes de entretenimiento como de formación profesional y seguridad. El material cinematográfico se renueva frecuentemente, gracias a un contrato suscrito con un club londinense especializado.

REMUNERACIONES

CATEGORIAS	AÑO 1972			AÑO 1978			INCREMENTO	
	No.	PROMD. MENSUAL S/.	TOTAL EN MM S/.	No.	PROMD. MENSUAL S/.	TOTAL EN MM S/.	MM S/.	o/o.
OFICIALES	686	21,500	177	819	62,200	611	434	245
TRIPULANTES	864	7,400	77	1,014	35,000	426	349	453
TOTAL	1,550		254	1,833		1,037	783	308

NOV. 78

CUADRO 14

Este cuadro nos muestra que la importación de estos productos ha sido realizada casi en su totalidad, durante el período 1973/1978, por buques de bandera extranjera (Cuadro 15).

Incluso el cabotaje, que de acuerdo con la Ley, está reservado a la bandera nacional, ha sido realizado por naves extranjeras en un 50 o/o. Se trata, como puede apreciarse, de un promedio de 50 millones de barriles al año, con un flete promedio anual de US $ 30 millones al año.

Las importaciones de petróleo crudo cesaron a fines de 1977, con la llegada del petróleo de la selva al puerto de Bayóvar.

Los 877,000 barriles importados que aparecen en el año 1978, corresponden a bases lubricantes y aromáticos que nuestras refinerías no producen.

Como puede advertirse también en el cuadro, el número promedio anual de viajes es de 467. Esto sólo se justifica por la limitada capacidad de nuestros terminales y por las características propias de los puertos.

EL RETO Y LA RESPUESTA

Sería absurdo pretender que todo ha quedado ya resuelto cuando, en realidad, no hemos hecho más que empezar. Para culminar lo ya realizado, deberemos alcanzar los siguientes objetivos:

a) Que se reglamenten en el más breve plazo los dispositivos promocionales promulgados este año y se incorporen a una Ley General del Transporte Acuático.

b) Que se racionalice la participación de las empresas en los diferentes tráficos, única forma de lograr la consolidación de las mismas.

c) Que se establezca una política de contratos a mediano y largo plazo de fletes promedios como apoyo a la financiación.

d) Que se optimice la debida coordinación entre los programas de compras de productos de importación y de ventas de productos de exportación con las disponibilidades de la Flota Nacional.

e) Que se establezca un enfoque nacional y no sectorial para la utilización de la flota.

TRANSPORTE PETROLEO CRUDO Y REFINADOS

AÑO	BANDERA	IMPORTACION		EXPORTACION		CABOTAJE		TOTALES		
		No. VIAJES	BARRILES EN MILES	No. VIAJES	BARRILES EN MILES	No. VIAJES	BARRILES EN MILES	No. VIAJES	BARRILES EN MILES	FLETES EN M $
1973	NAC.	23		1		188	20,865	212		
	EXTR.	112		16		30	2,522	158		
	TOTAL	135	14,818	17	2,592	218	23,387	370	40,797	17,322
1974	NAC.	—		—		166	17,810	166		
	EXTR.	158		12		140	9,784	310		
	TOTAL	158	15,721	12	2,195	306	27,594	476	45,510	27,631
1975	NAC.	15		—		138	15,502	153		
	EXTR.	174		41		170	11,249	385		
	TOTAL	189	21,064	41	3,399	308	26,751	538	51,214	30,427
1976	NAC.	5		23		163	18,996	191		
	EXTR.	190		16		131	7,847	337		
	TOTAL	195	20,139	39	3,382	294	26,843	528	50,364	29,288
1977	NAC.	5		4		145	20,254	154		
	EXTR.	105		33		137	12,085	275		
	TOTAL	110	19,046	37	3,964	282	32,339	429	55,349	32,023
1978	NAC.	3		—		81	8,998	84		
	EXTR.	8		10		75	13,531	93		
	TOTAL	11	877	10	1,174	156	22,529*	177	24,580	12,433

NOTA: Año 1978, Computados al 30 de Junio.

* Crudo de Bayóvar.

NOV. 78

CUADRO 15

f) Que se deroguen los dispositivos que afectan la aplicación de las leyes de reserva de carga.

g) Que se deroguen los dispositivos legales que aumentan innecesariamente los costos de operación.

h) Que se establezca la necesaria armonía entre los programas nacionales de construcción naval y las posibilidades de los armadores nacionales.

Estos objetivos son indispensables para el desarrollo de la Flota y su ejecución depende solamente del buen entendimiento del Gobierno y del esfuerzo coordinado y sostenido de las navieras. Por lo que a los armadores respecta, estamos dispuestos a realizar a cabalidad nuestra parte, poniendo en la tarea todos los esfuerzos económicos y tecnológicos a nuestro alcance.

La política de desarrollo de la Flota Mercante, está llamada a ejercer un efecto multiplicador sobre la economía nacional, por lo que la Asociación de Armadores del Perú proclama en esta ocasión su decidida voluntad de colaborar en toda la medida de sus fuerzas.

Sin desconocer la gravedad de la crisis económica que afrontamos, estamos seguros de que podremos superarla porque nuestro país no es de los que se rinden ante las dificultades o los cataclismos. Un ilustre historiador inglés, Arnold Toynbee, sostiene que en la historia de las civilizaciones y de los pueblos, es "la ley del reto y la respuesta" la que se mantiene como un estímulo permanente de superación. Hay ejemplos en la historia universal, que iluminan esta verdad y que la convierten en incentivo poderoso para todos los pueblos y para los hombres.

Quinientos años antes de Jesucristo, unas cuantas ciudades-estados, asentadas en tierras pobres y montañosas a orillas del Mediterráneo, desarrollaron una civilización como el mundo no ha conocido otra. Grecia creó una cultura cuyo esplendor no ha tenido paralelo y que llega hasta nosotros en los campos de la ciencia, de la filosofía y del arte. Atenas inventó la democracia y los ejércitos de Alejandro de Macedonia, después de derrotar al Imperio Persa y conquistar Egipto, supieron abrirse camino para llegar hasta la India mientras sus barcos controlaban el Mediterráneo. ¿De dónde pudo sacar tanta energía creadora esta pequeña constelación de ciudades? El medio físico era pobre y estaban rodeados de enemigos poderosos. El hombre lo hizo todo.

Y para referirnos a otro caso mucho más cercano a nosotros, ahí tenemos el ejemplo de Japón. Hasta que en 1858, la escuadra norteamericana del Almirante Perry hizo ante sus costas una demostración que lo obligó a abrirse al comercio mundial; aquel país había vivido enclaustrado, sumergido

en el violento feudalismo del shogunado. Todo cambió a partir de entonces, con la subida al trono, después de una revolución, del Emperador Mutsu Hito. En sólo un siglo de cambio cultural y de occidentalización bien asimilados, esta nación nos ha proporcionado el más claro y elocuente ejemplo de lo que significa la ley del reto y la respuesta. País superpoblado, hacinado materialmente sobre el espinazo volcánico de una cadena de islas, con un promedio anual de quinientos temblores de tierra, sin petróleo, sin hierro y sin otras materias primas esenciales, el Japón se ha convertido en menos de cien años en la superpotencia industrial, militar y marítima que todos conocemos, reconociéndosele además, como primera en la utilización de los recursos del mar. Vencedora de China en 1895 y de la Rusia Zarista en 1904 y vencida en la Segunda Guerra Mundial, con las ciudades de Nagasaki e Hiroshima arrasadas por las primeras bombas atómicas, nada ha podido enervar la pujanza del desarrollo tecnológico e industrial de este gran pueblo que ha venido a echar por tierra el mito de las superioridades raciales y otras teorías no menos arbitrarias.

El Perú, nuestra Patria, se encuentra hoy día frente a un reto formidable, probablemente el más duro y difícil de su historia. No se trata solamente del problema económico-financiero, sino de otro mucho más importante: el de hallar fuentes de trabajo y subsistencia para una población que crece desmesuradamente y que al hacinarse en torno a las ciudades de la costa, crea una múltiple presión social cuya solución es indispensable tanto desde el punto de vista humano, cuanto desde el político.

Los peruanos, que tenemos la capacidad de hacer grandes cosas, —como lo prueba nuestro pasado—, tenemos que afrontar este reto con coraje e inteligencia, dándole la respuesta que requiere. Necesitamos conocer y medir bien nuestras fuerzas y aprovechar racionalmente todas las posibilidades a nuestro alcance.

Y en esta hora de importancia decisiva para el futuro de nuestro pueblo, nosotros, los hombres de mar, podemos desempeñar un rol de importancia capital para responder al reto planteado.

COMPOSICION DEL PANEL

Sr Hugo Somerkamp B.
Presidente del Consorcio Naviero S.A.

Sr. José Cabrera I.
Gerente Comercial – C.P.V.

Sr C. de C. (r) César Lezameta B.
Sub-Gerente Operativo · ENAPU

Sr Dr. Javier León Eyzaguirre
Asesor Legal de Empresas Navieras

RELACION DE CUADROS

1 El Perú en el Descubrimiento Oceánico
2 Cuerpo de Pilotos de Altura
3 Marina Mercante Nacional – Fomento y Desarrollo
4 Indice de Time Charter 1970 – 1978
5 Crisis Mundial de los Astilleros
6 Exceso de Bodegas –Fines 1978
7 Análisis de Recursos
8 Cargas de Exportación e Importación
Fletes 1972 – 1977 (Cifras)
9 Cargas de Importación y Exportación
Fletes 1972 – 1977 (Gráfico)
10 Variaciones en la Composición de la Flota
11 Flota Mercante Iberoamericana
12 Tripulaciones
13 Flujo del Proceso de Adquisición de Naves
14 Remuneraciones
15 Transporte Petróleo Crudo y Refinados

TEMA V

RESEÑA HISTORICA DE LA INVESTIGACION EN EL MAR (*)

Enrique M. del Solar C.

Agradezco al Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, por haberme concedido el privilegio de exponer ante un Auditorio tan selecto, esta modesta y apretada reseña histórica de la investigación en el mar del Perú.

Igualmente agradezco a los miembros del Panel, que me honran con su asistencia y muy especialmente al Dr. Jorge Sánchez R. y al Contralmirante Esteban Zímic V.

También recurro a la benevolencia de todos Ustedes, para que perdonen las omisiones en citar muchos hechos y personas, dado la vastedad del tema y lo reducido del tiempo disponible. Por esta razón y por motivo de especialización, he preferido circunscribir el tema a la investigación biológica principalmente, sin que ello impida abordar en la discusión, el campo de la oceanografía, la dinámica de las poblaciones, y otras especialidades de los científicos que me acompañan en el Panel.

También deseo hacer presente, que trataré algunos aspectos de la investigación biológica aplicada a nuestras pesquerías, pero desde el punto de vista

(*) Por razones de salud, la exposición que debía ofrecer el Dr. Enrique M. del Solar C., sobre el Tema *"Reseña Histórica de la Investigación Científica en el Mar"*, no pudo ser realizada de acuerdo al programa preparado para el Simposium. Sin embargo, el Dr. Del Solar ha puesto a disposición del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, el trabajo que había preparado y que nos complace reproducir a continuación.

Al hacerlo, expresamos nuestro reconocimiento a la gentil colaboración del Dr. Enrique del Solar.

ecológico, en donde el hombre actúa como especie dominante, en expansión ilimitada que condiciona su relación con los recursos vivos del mar en forma peculiar.

En cuanto a la exposición en sí, está dividida en dos partes: la primera que trata de las investigaciones de la vida pelágica o sea de aquellas especies que casi no tienen relación con el fondo; y la segunda parte que trata de la vida epibentónica o sea de aquellas especies que tienen mayor relación con el fondo y hasta dependen de él.

Además, por causa de la división anterior, el desarrollo cronológico presentará un traslape en cierto momento. Respecto a las ayudas visuales; la mayor parte de los slides serán pasados rápidamente con fin ilustrativo y para dar mejor idea de la variedad de formas de vida.

Se podría decir, que con la intervención de los grandes Naturalistas al principio del siglo XIX, se inicia la investigación en el mar del Perú. En el año 1802 es precisamente el célebre Barón Alexander von Humboldt, al terminar una larga exploración terrestre por el Perú, se embarca en el Callao en la fragata "Atlanta" y allí hace una notable observación. En efecto, durante el transcurso de la navegación Humboldt notó la existencia de un flujo hacia el Norte "a los 3° a 4° Lat. Sur, la corriente de agua fría deriva hacia el Oeste, de manera que el agua que tenía 16° C a la superficie en Trujillo, en el Callao 15.8° C a 16.1° C, acusaba ya a los 3° 29' Lat. Sur una temperatura de 27.2°C (Núñez y Petersen). El sabio alemán explicó tal fenómeno como una corriente superficial de aguas frías de origen antártico.

El descubrimiento suscitó el interés del mundo científico de aquel entonces, por lo cual las aguas de la Corriente de Humboldt fueron visitadas por la fragata francesa "Coquille" en el año 1823, con los naturalistas René Lesson y Gerin a bordo, quienes colectaron material biológico, observando la abundancia del "camaroncillo rojo" (Munida cokeri = Pleuroncodes monodon) hasta el punto de "dar al agua un aspecto de sangre" (Rathbun 1910).

Este pequeño crustáceo es un importante eslabón en la cadena de alimentos en el ecosistema de la Corriente del Perú.

En el lapso de 1826 a 1833, otro naturalista francés D'Orbigny visitó el Perú y reunió una enorme colección de especies marinas y terrestres, que contribuyeron a mejorar el conocimiento de la vida en el mar del Perú.

Dos años después, el sabio naturalista Charles Darwin llegó a bordo del "Beagle" y nos dice en su diario: "el 19 de julio echamos ancla en la bahía del Callao, puerto de Lima, capital del Perú. Permanecimos allí seis semanas, pero el país estaba en plena revolución". Tales sucesos dificultaron su labor de investigación y solamente pudo realizar algunas observaciones en la isla de San Lorenzo y en las inmediaciones de Lima. Abandonó nuestro país diciendo: "ninguna nación de América del Sur ha estado más que el Perú

sumida en la anarquía después de la declaración de su independencia" (Darwin 1942).

Al año siguiente, 1836, la fragata "La Bonita" surcaba aguas peruanas con un grupo de científicos a bordo, estudiando la Corriente de Humboldt. Inmediatamente después el francés De Tessan navegando en la "Venus" sobre la misma Corriente, es el primero en negar el origen atribuído por Humboldt y emite la hipótesis de la surgencia de aguas frías profundas a lo largo del litoral peruano (Bini 1952).

La Expedición Exploratoria de los Estados Unidos bajo el comando de Charles Wilkes tocó el Perú en 1839. Durante su corta permanencia en puerto colectaron material biológico en la isla de San Lorenzo, que sirvió a James Dana para identificar las primeras 16 especies de crustáceos (Dana 1852) y a Fowler para incrementar la lista de peces del Perú (Fowler 1940).

El sabio naturalista italiano Antonio Raimondi llega al Perú el año 1850 y permanece en él hasta su muerte en 1890. Dedica 40 de los mejores años de su vida, al estudio integral de la Naturaleza de nuestro país, dejándonos todas sus magníficas observaciones y conocimientos en su obra: *"El Perú"*. Allí nos relata sobre la vida y naturaleza de las islas a lo largo de nuestro litoral.

Sin entrar en aguas del Perú, el "Challenger" a cargo del Profesor Sir Wyville Thompson de la Universidad del Edimburgo, pasó bien al sur del Pacífico en su viaje de circunnavegación por los tres grandes océanos, entre los años 1873 y 1876.

Los hombres de ciencia y marinos del "Challenger" aportaron incalculables conocimientos sobre oceanografía y biología, como resultado de lo que se considera la exploración marina más notable de todos los tiempos.

Otra exploración que no llegó al Perú, pero de gran interés para la investigación en nuestro mar, fue la del "Albatros" en el año 1891 a cargo de Alexander Agassiz.

El crucero del "Albatros" cubrió parte del Pacífico centro-oriental, entre Guaymas, Panamá, Colombia y las islas Galápagos. Durante 60 días, realizaron 84 estaciones, comprendiendo desde aquellas tomadas en las playas hasta una que llegó a 4,151 m. de profundidad máxima. El "Albatros" navegó hacia el sur de la línea ecuatorial hasta 1º Lat. Sur, en las inmediaciones de las islas Galápagos y hasta donde llega la influencia de las aguas frescas de la Corriente del Perú (Murphy 1936).

El material biológico obtenido por Agassiz fue muy abundante y sirvió para producir una serie de publicaciones en las Memorias del Museo de Zoología Comparada de la Universidad de Harvard (Faxon 1895).

La sección de crustáceos con ojos pedunculados fue tratada por el biólogo Walter Faxon, identificando 139 especies, muchas de las cuales serían encontradas en aguas profundas del Perú, ochenta años después de Agassiz,

en varios cruceros con el "SNP-1" del Imarpe y el "Wiracocha" a cargo de E. del Solar. Este hecho reviste especial interés oceanológico, como explicaremos más adelante.

En el mismo año 1891, el peruano Dr. Luis Carranza, continuaba tratando sobre "La Corriente Polar Antártica" refiriéndose a la Corriente de Humboldt, a la vez que hacía notar la presencia de una contracorriente en Paita y Pacasmayo: posiblemente la Corriente de "El Niño".

Así también el Capitán de Navío Camilo Carrillo, al estudiar las Corrientes Océanicas se refería especialmente a la Corriente de Humboldt (Jornadas Oceanográficas, 1946).

A principios del siglo XX, después de casi 40 años de irracional explotación del "guano de las islas", la exportación llegó a medio millón de toneladas anuales. Más tarde la diezmada población de aves marinas había causado una notable merma en la producción del codiciado fertilizante, lo cual indujo posiblemente al gobierno de Pardo a poner mayor atención en las aves guaneras y en su alimento, los peces.

Así se explica la contratación por vez primera de un biólogo norteamericano, Robert Coker, con el objeto de llevar a cabo un estudio de la pesca y su relación con las aves guaneras.

Coker realizó su trabajo entre los años 1906 y 1908 recorriendo la costa y parte del litoral, entre la frontera con el Ecuador y el pequeño puerto de Mollendo. Embarcado en balandras, visitó las principales islas guaneras como las de Chincha, Santa Rosa y en especial las islas Lobos de Afuera, en donde colectó 28 especies de peces, observando la gran riqueza ictiológica de aquel lugar. Los informes de Coker, publicados también en los Boletines del Ministerio de Fomento de los años 1907 y 1908, constituyen el primer estudio detallado de la situación de la pesca en el Perú, cuyas observaciones conservan actualidad en el presente y como dijera el Dr. Emilio Romero en las Primeras Jornadas Oceanográficas "que tales trabajos constituyeron el más avanzado estudio social y económico de la pesca en nuestra costa".

Así por ejemplo Coker reconoció la gran magnitud que debieron tener los ostrales de Tumbes en el pasado prehispánico, que hasta el presente no hemos logrado regenerar. Su colección de crustáceos tuvo 80 especies capturadas entre los 3º 30' y los 17º Lat. Sur, señalando ya la presencia de 2 especies de langostinos en los manglares de Puerto Pizarro.

Mary Rathbun, tratando el material de Coker, publicó en 1910 el primer catálogo de crustáceos del Perú con 122 especies (Rathbun 1910).

En 1917 B. Evermann y L. Radcliffe a base de la misma colección de Coker, publicaron otro catálogo sobre peces del Perú con 187 especies (Evermann y Radcliffe, 1917).

El siglo XX se inicia con la creación del Servicio Hidrográfico de la Marina en el año 1903, por donde habrían de transitar muchos estudiosos del mar del Perú.

Seis años después, en 1909 se crea la Compañía Administradora del Guano, con el propósito de lograr una explotación racional del recurso de aves marinas, como productoras de fertilizante natural. Esta Empresa ejerció una celosa vigilancia sobre las islas y otros lugares de residencia de las aves y muy pronto tal función se orienta bajo un concepto ecológico. De este modo se reconoce la vinculación del hombre al ecosistema de la Corriente del Perú, en una cadena de transferencia de energía, que eslabona el plancton, la anchoveta, las aves marinas y la agricultura humana. Este esquema ecológico aparece esbozado por primera vez por el Ing. José A. de Lavalle al estudiar los factores ambientales que actúan sobre las aves en su "Informe preliminar sobre la causa de mortalidad de las aves ocurrida en el mes de marzo de 1917" y en "Estudios sobre la emigración y mortalidad de las aves guaneras" (Lavalle 1917).

De este modo el Departamento Técnico de la Cía. A. del Guano se convirtió en el primer centro de investigación de la vida marina en las aguas del Perú.

En setiembre de 1919, llegó al Perú el notable ornitólogo Robert C. Murphy por invitación de la Cía. A. del Guano y de la Empresa W.R. Grace Co. Murphy visitó las islas Lobos de Tierra para "investigar las condiciones oceánicas responsables de la abundancia de vida en las aguas costeras del Perú, así también como la interrelación y distribución de los organismos" o sea un trabajo netamente ecológico.

Murphy regresó al Perú en noviembre de 1924 y tuvo la suerte de observar todo el desarrollo del fenómeno de "El Niño" de 1925, de una magnitud no superada hasta la fecha, aún cuando de menores consecuencias económicas desfavorables que las de "El Niño" del año 1971-72.

Murphy ha publicado 4 importantes trabajos sobre la Corriente del Perú, y una obra magistral sobre las "Aves Oceánicas de Sud América" (Murphy 1936).

El geólogo Georg Petersen también presenció el fenómeno de "El Niño" en el año 1925 y lo describió ampliamente en sus **Relaciones Climatológicas** (Petersen 1926).

Al año siguiente Waldo Schmitt viajó por la costa del Perú colectando peces y crustáceos y acusa la presencia del "cangrejo invasor o pelágico" (Euphylax dovii) que parece ser un indicador biológico de la tropicalización de gran parte del litoral peruano, cangrejo que mostró muchos años después el mismo comportamiento durante "El Niño" de 1971 (Del Solar 1971).

Entre el año 1928 al 29, el "Carnegie" del Instituto Scripps de California, realiza una exploración del Pacífico sur oriental con el notable oceanógrafo Harold Sverdrup, coautor de la obra "The Oceans" (1942) y en donde expone sus observaciones sobre la Corriente del Perú.

En 1931, Gerald Schott de la Universidad de Hamburgo lleva a cabo una investigación en aguas peruanas a bordo del "Emden" y obtiene la información que más tarde completó con las observaciones recolectadas por los buques de la marina mercante de Alemania; con aquel material logró hacer una nueva interpretación oceanográfica sobre la dinámica del fenómeno marino del Perú.

Durante el mismo año 1931, el "W. Scoresby" exploraba la Corriente del Perú con E.R. Gunther a bordo, quien logró diferenciar dos ramales de la Corriente y así establecer la existencia de la Corriente Costera y la Corriente Oceánica del Perú (Guillén y Zuta 1970).

El "Zaca" con Chapin y Jaques también estudiaron la Corriente del Perú en 1934 y al año siguiente "Velero III" con destacados biólogos de la Allan Foundation de los Angeles, colectaron una apreciable cantidad de organismos marinos, para los estudiosos de la Universidad de Southern California.

Las inquietudes industriales de la Cía. A. del Guano parecen iniciarse en 1938, cuando aquella empresa semi-estatal contrató los servicios del técnico pesquero del puerto de Altona, Erwing Schweigger, quien inmediatamente al llegar al Perú encamina sus estudios conforme a dos objetivos: "constatar el estado actual de la pesca y lograr su mejoramiento con una actividad en alta mar y plantear la fabricación de harina de pescado y conservación de la misma por cualquier método (Schweigger (informe inédito) 1938). Dos años después en octubre de 1940, el jefe de la sección técnica de la Cía. A. del Guano Luis Gamarra D. presentaba a la Gerencia un detallado proyecto para establecer la industrialización de la anchoveta, como materia prima para producir el fertilizante orgánico nitrogenado llamado harina de pescado (Gamarra 1940). De otra parte el ornitólogo W. Vogt, contratado por la misma Empresa del Guano, hacía una detenida investigación de las poblaciones de aves marinas, que culminó con una interesante publicación "Una depresión ecológica en el Perú" (Vogt, 1940).

Efectivamente, el Gobierno aprobó el proyecto de Gamarra en el año 1941 y dispuso la compra de la primera planta de reducción para elaborar harina de pescado a partir de la anchoveta.

Además se compró un barco cerquero norteamericano llamado "Pacific Queen", el cual sirvió para realizar la primera prospección pesquera en el Perú. Para tal fin se contrató una Misión Norteamericana integrada por R. Fiedler, N. Jarvis y el técnico pesquero W. Lobell con la asesoría de J.L. Barandiarán, E. Schweigger, L. Gamarra y E. del Solar.

La investigación oceanológica del "Pacific Queen" fue muy pobre, por falta de equipo adecuado y por no ser el principal objeto de su misión; sin embargo se logró capturar considerable número de peces y crustáceos, que sirvieron a Samuel Hildebrand para publicar un "Catálogo descriptivo de los peces del Perú" (Hildebrand 1946).

Hasta fines de la década de los años treinta, todo el acontecer científico relacionado con el mar, caía bajo la influencia de la Cía. A. del Guano, mientras que la administración de la pesca era ejercida por la Dirección de Capitanías, dependencia de la Marina Nacional.

Empero, con motivo de la Segunda Gran Guerra, los acontecimientos se sucedieron rápidamente y aumentó en forma considerable la demanda de alimentos y medicinas de origen marino. A causa de esto, el Perú responde con la exportación de materia prima para obtener vitaminas A y D, procedentes de los hígados de tiburones, atunes y bonito. Luego se inicia la fabricación de conservas de bonito y atún aprovechando la carne de aquellas especies, que en más de un caso habían llegado a ser tiradas al mar por falta de valor comercial.

Es entonces, cuando el Gobierno dispone en julio de 1943 "centralizar todas las actividades relacionadas con la industria pesquera en general, en sus ramas de Pesquerías, Acuacultura, Economía y Tecnología, en el Ministerio de Agricultura".

Con tal finalidad, se crea una Sección de Pesquería y Animales Silvestres, dependiente de la Dirección de Tierras de Montaña y Colonización, donde su Director Pedro Recavarren había previsto la importancia de la pesca en la economía de nuestro país.

En aquella modesta Sección de Pesquería, germinaron las primeras inquietudes para administrar racionalmente la joven industria pesquera en el mar y en aguas continentales del Perú. Por consiguiente, es allí donde se comienza a canalizar las investigaciones en los ambientes acuáticos, con la intervención de biólogos nacionales, por primera vez en la historia profesional de nuestro país.

Entonces se aplica la ecología al mar y otros recursos acuáticos, publicándose un primer "Ensayo sobre Ecología de la Anchoveta" (Del Solar, 1942), cuando aquella ciencia no tenía la popularidad de nuestros días, y también sale a la luz una primera monografía sobre *"El Paiche"* (Sánchez, 1944).

Casi toda la actividad pesquera desde 1944 a 1950, incidió sobre el recurso bonito, atún y algunas especies de tiburones. Una modesta flota de botes recién motorizados, con simples redes de cortina llegó a capturar hasta 105,000 toneladas en el año 1961; record que no se volvería a repetir hasta la fecha, en el bonito. Solamente en el año 1951 se inició la pesca de

anchoveta para harina de pescado y en 1960 ya sobrepasaba los 3 millones de toneladas, manteniendo una tendencia ascendente tan espectacular que sorprendía a todo el mundo. El aumento de producción de harina y los bajos precios de venta, creaba problemas a los países productores tradicionales, quienes presionaron al Perú para que concurriera a una Reunión de FAO en Roma, para tratar especialmente el problema de la harina de pescado.

Mientras tanto, la creciente preocupación de los industriales y las esferas oficiales, por contar con un organismo que respondiera a las expectativas de la Conferencia de Roma sobre los Recursos Marinos de 1956; dio lugar a la creación del *Consejo de Investigaciones Hidrobiológicas* en ese mismo año.

Simultáneamente se creó un Comité Científico Asesor, integrado por técnicos de las entidades interesadas en la conservación y explotación racional de los recursos pesqueros. Al Consejo se le asignó como fuente económica para su mantenimiento, el ingreso por concepto de impuesto a la pesca efectuada por los barcos extranjeros. Administrativamente pasó al Sector de la Marina de Guerra.

El cuadro de investigadores lo conformaron: Oscar Guillén, Blanca Rojas, Zacarías Popovici, Warren Wooster y George Clark. Para el trabajo oceanográfico, la Marina cedió el "Bondy" y luego se adquirió un remolcador que fue reacondicionado para la investigación y lleva el nombre de "Unanue" hasta el presente.

El Consejo coordinó mejor la investigación biológica y oceanográfica, pero dedicándole mayor atención a la pesquería de la anchoveta, organizando un sistema para la recolección de datos estadísticos referentes a la captura y al esfuerzo en la pesca de aquel pez (Schaefer 1967).

El Consejo devino en *Instituto de Investigación de los Recursos Marinos* en 1960, de acuerdo con un convenio entre el Fondo Especial de las Naciones Unidas y el Gobierno del Perú.

En tal virtud, el nuevo Instituto recibió la ayuda de varios científicos extranjeros destacados por la FAO, quienes dedicaron la mayor parte de su labor a la realización de estudios básicos, en colaboración con los científicos peruanos de mayor experiencia. Tales estudios están contenidos en 30 informes sobre la pesca de la anchoveta, los puertos donde operaban las flotas; las características de las embarcaciones pesqueras; las fábricas de harina de pescado; la calidad de aquel producto; la población de las aves guaneras; la biología de la anchoveta; la caza de ballenas y un estudio económico sobre costos y beneficios de la harina de pescado, que en cierto modo sirvió al interés de los compradores internacionales de este alimento animal. Se nota claramente que el recurso anchoveta captó casi totalmente la actividad del nuevo organismo estatal.

En junio de 1964, se extinguió el Convenio antes mencionado, el Instituto pasó a depender exclusivamente del Gobierno Peruano y prosiguió sus labores bajo el nombre de *Instituto del Mar del Perú*, sin dejar de contar con la colaboración de algunos expertos y técnicos extranjeros de la FAO.

Como estoy tratando del desarrollo de la investigación científica en el mar del Perú, no podría continuar sin decir claramente, que con la creación sucesiva de las tres entidades antes mencionadas, se logró centralizar en ellas, la mayor parte del conocimiento en materia de investigación sobre los recursos vivos del mar y su ambiente, en el Perú. Por esta razón no pretenderé citar todos los casi innumerables trabajos publicados por los investigadores peruanos y extranjeros, a lo largo de más de ocho años de paciente y meritoria labor. A todos aquellos autores, les pido que me perdonen por la indeseable omisión que me impone el tiempo.

Empero no puedo dejar de citar, tal vez, la mayor contribución para la realización de la investigación en el mar del Perú, esto es la donación espontánea del barco "SNP-1" al Imarpe, por la Sociedad Nacional de Pesquería. Hecho que revela la preocupación que tuvo el sector privado, por conocer la base científica sobre la que se debía desarrollar una explotación racional de las pesquerías. Sin aquella pequeña y especial embarcación, habría sido imposible obtener los conocimientos hasta ahora logrados por el Imarpe.

Precisamente, Milner B. Schaefer famoso biólogo y matemático del Instituto Scripps de Oceanografía de La Jolla, refiriéndose al Imarpe ha dicho: "El trabajo del personal del Imarpe al recolectar los datos referentes a la captura y el esfuerzo, la composición por tamaños de la captura y la información sobre la biología y ecología de la anchoveta, ha hecho posible el control del desarrollo de la industria pesquera, con miras a evitar por un lado la sobreexplotación de la población de anchoveta, y por el otro detener en forma prematura la explotación de èste recurso, antes que realmente sea necesario. Este es uno de los pocos casos en los que se ha recolectado y analizado datos estadísticos y biológicos adecuados, durante el desarrollo inicial de una pesquería comercial importante".

"El Gobierno y la Industria del Perú merecen ser congratulados por su previsión, al recolectar la información a base de la cual puede examinarse el estado de la pesquería y así decidir su futuro desarrollo en forma objetiva y científica" (Schaefer 1967).

Pero no obstante tan meritoria labor del Imarpe y tan buenos deseos de los científicos ya en la temporada de 1962–63, se había producido un estancamiento en la cantidad de anchoveta capturada, pese al constante aumento del esfuerzo expresado en capacidad y eficiencia de la flota. Tal detención, pudo haber sido el primer síntoma de una pesquería que sentía el efecto de

una captura mayor de 6 millones de toneladas anuales, sin mucha alarma de las partes interesadas.

Sin embargo, casi inmediatamente después en la temporada 1964-65, ante la presencia de un ligero fenómeno de "El Niño", el recurso anchoveta mostró claramente la primera depresión ecológica, en poco más de 10 años de creciente explotación. La captura descendió de 8' 863. 000 toneladas, a 7'242,000 toneladas, o sea en 1'621,000 toneladas menos.

Este hecho sí preocupó al Imarpe y al Gobierno, conmoviendo a la Industria Pesquera hasta el punto de solicitar la colaboración del biomatemático Schaefer a fines de 1965, a quien se le brindó las mayores facilidades para el cumplimiento de su misión.

Con anterioridad a Schaefer, en junio de 1965 el Imarpe había solicitado a la FAO, la ayuda de expertos en dinámica de poblaciones para revisar la información y datos procesados por los científicos peruanos. Conforme a tal deseo, llegaron al Perú los expertos L.K. Boerema y Saetersdal para colaborar con Tsukayama, Valdivia y Alegre del Imarpe. Este equipo informó diciendo que: "la tasa de mortalidad por pesca en 1964 se estima sea dos veces mayor que la tasa de mortalidad natural y, que a nivel de las capturas de aquel año, *el stock de anchoveta se estaba explotando muy cerca de la producción máxima sostenida,* estimada en 7.5 millones de toneladas." De otra parte agregaba, que la forma como el reclutamiento es afectado por circunstancias naturales, así como la forma en que tales circunstancias cambiarán en el futuro, *no son conocidas y no pueden ser previstas* (Boletín 1 No.4-1967 Imarpe). De este modo, los científicos admitían francamente la existencia de *factores aleatorios e imprevisibles,* como es el fenómeno de "El Niño", con su tremendo efecto letal sobre los organismos de la Corriente del Perú.

Este fenómeno normal, pero de imprevisible magnitud, seguirá actuando de tal manera, sin que podamos incorporarlo como una variable en las ecuaciones propias de la dinámica de poblaciones.

De este modo, podemos considerar que el fenómeno de "El Niño" es tan imprevisible e inconmensurable en el ambiente marino, como son los terremotos en nuestro ambiente terrestre.

En la temporada de pesca de 1968-69 se presentó nuevamente otra depresión en la pesca de anchoveta, pese al constante aumento del esfuerzo, al que se había agregado mayor eficiencia con los avances tecnológicos como la ecosonda, la polea mecánica para levantar redes, la bomba para transferir el pescado desde las redes a la embarcación, aparte de la mayor capacidad de bodega y aumento de la fuerza de propulsión.

Mientras tanto, en el transcurso de casi 10 años en el trabajo de investigación del Imarpe, se había producido 6 boletines, 35 informes y cerca de

un centenar de Informes Especiales, todos ellos portadores de invalorable conocimiento sobre la vida y el ambiente de la anchoveta.

Empero, los científicos del Imarpe manifestaban creciente preocupación ante la situación del principal recurso vivo de nuestro mar, la anchoveta. Ante tales circunstancias decidió consultar a un grupo de expertos del más alto nivel internacional, convocados por la FAO.

El primer panel integrado por Ricker, Schaefer y Paulik se reunió del 12 al 16 de enero de 1970, contando con la colaboración del personal científico del Imarpe y disponiendo de toda la información acumulada por esa Institución.

Después de un exhaustivo análisis y amplia discusión, el panel elaboró varias recomendaciones sobre limitación indirecta en las capturas, correcciones estadísticas y marcación de anchoveta. Pero lo fundamental fue el *reconocimiento de una captura máxima sostenible de 9.5 millones de toneladas para la temporada 1969-70;* recomendando además que "para sobrepasar dicha cantidad, se podría hacer por etapas, que varíen en no más de medio millón de toneladas por año. Pero para evitar graves consecuencias, sería preciso detener dicho aumento o invertirlo tan pronto como se observasen señales de peligro, (capturas demasiado pequeñas por unidad de esfuerzo o escasez de individuos juveniles)".

Como se puede notar en lo antedicho, parecería que los panelistas estaban abrumados por la incertidumbre, pese al cúmulo de información acumulada en 10 años de investigación del Imarpe. Sobre todo se aprecia claramente la recomendación de un sistema empírico de tanteo, con el fin de observar la reacción del recurso ante los aumentos de captura. Sistema nada censurable, pero que nos muestra precisamente las limitaciones que llevan al gran biólogo R. Margalef a opinar lo siguiente: "para tratar los problemas de la pesca de manera adecuada, haría falta conocer muchos parámetros. Una gran parte de ellos, en el mejor de los casos, sólo se pueden estimar, de manera aproximada (Tasa de mortalidad natural). Las computadoras electrónicas tienen la ventaja de permitir tantear muchos valores, hasta conseguir resultados que se ajusten más o menos a la observación de actuaciones reales. Pero cuando los parámetros son muchos, aún la operación de tanteo es impracticable" (Margalef 1974) y éste es el caso del complicadísimo ecosistema de la Corriente del Perú.

No obstante las dudosas recomendaciones del panel, la captura de anchoveta en el año 1970 aumentó oficialmente hasta 12'277,000 toneladas, pero realmente en la práctica sobrepasó los 14 millones de toneladas, o sea que se capturó 70 o/o de la población de anchoveta, referida a un estimado de 20 millones de toneladas de biomasa.

Nuevamente en marzo de 1971 se convocó el segundo panel de expertos extranjeros y nacionales, "centrando su atención en el análisis de los datos existentes, sin considerar a fondo la cuestión de la exactitud o fidedignidad de ellos". Después de todo, manifestaron "que resulta más crucial aún el hecho de que se dispone de considerable evidencia, de que los stocks de anchoveta se encuentran bajo una presión de pesca tan fuerte, que una perturbación negativa, por ejemplo una clase anual pequeña no administrada adecuadamente, bien puede desencadenar el colapso *irreversible* de la población".

Sin embargo, después de tan serias advertencias, contenidas en un extenso informe de 55 páginas (Boletín No. 7 Imarpe 1972), el panel termina recomendando "que sería necesario determinar de manera más precisa la posición del máximo rendimiento, recurriendo a un método de búsqueda secuencial y *empírica*, consistente en permitir que en cada estación (temporada de pesca), se aumente leve y temporalmente el esfuerzo de pesca, por encima del estimado hecho para la estación anterior, hasta que se obtenga alguna evidencia de que la producción está disminuyendo".

Finalmente recomendaba la conveniencia de adoptar una captura *máxima de 10 millones de toneladas para el año 1971;* cantidad que se logró efectivamente pero con extraordinario esfuerzo, en donde se incluyó las famosas operaciones *Eureka*. Operaciones para localizar la distribución de los cardúmenes de anchoveta a todo lo largo y ancho del mar frecuentado por ese pez, con la ayuda de docenas de embarcaciones "bolicheras" que prácticamente peinaban toda el área.

El mismo panel consideraba que las *Eurekas* eran de *uso directo para la industria* y también muy valiosas en la investigación científica. Desgraciadamente en julio de 1972, la tercera reunión del Panel notó que "el reclutamiento de setiembre de 1971 fue muy pobre y la abundancia de los peces más viejos declinó pronunciadamente como resultado de las grandes capturas durante la primera mitad de 1972, en realidad desde la primera mitad de 1971", además se habían presentado eventos biológicos fuera de lo común, tales como la ocurrencia de cangrejos tropicales pelágicos (Euphylax dovii) como aquellos capturados por Waldo Schmitt, después del gran fenómeno de "El Niño" de 1925.

Esto era un indicador del catastrófico fenómeno, propio de la Corriente del Perú.

El Imarpe, por recomendación de la cuarta reunión del Panel de expertos, en marzo-abril de 1973, organizó una serie de exploraciones tipo *Eureka*, cuyos resultados acusaban el desastre biológico del recurso anchoveta, castigado por una pesca excesiva y mortalmente afectado por anomalías térmicas de "El Niño", cuyo máximo ocurrió entre julio y agosto de 1972. No obstan-

te, se efectuaron hasta 3 intentos de proseguir la pesca industrial de anchoveta, pero fracasaron ante las pobrísimas capturas que obligaron a cerrar la pesca desde Mollendo hacia el norte del Perú.

A este respecto, razones políticas completamente extrañas al comportamiento de la anchoveta, siempre han permitido la pesca al sur de Mollendo, precisamente en la región donde los efectos de las anomalías se van atenuando y por consiguiente sirve de área de refugio, por lo menos a una parte valiosísima de la población de anchoveta.

La colosal depresión ecológica de 1971-72 llevó al recurso a una captura reducida de 4'441,000 toneladas en el año 1972 y 1'700,000 toneladas en 1973. Es decir *se había producido el colapso irreversible del recurso anchoveta,* cuya posibilidad señaló el segundo Panel en 1971 y sin dar tiempo a las operaciones de tanteo empírico, para prevenir la catástrofe de uno de los recursos pesqueros más *grandes del mundo.* Se repitió así en la anchoveta, los desastres ocurridos en las pesquerías de la sardina y el arenque en otros mares, cuya lección no pudimos aprovechar.

Citando nuevamente al gran biólogo catalán, nos dice: "las expresiones matemáticas más usadas se refieren a *modelos simplificados que relativamente no corresponden a las situaciones naturales.* Puede decirse (concluye Margalef) que el estudio matemático de la dinámica de poblaciones no ha tenido grandes éxitos" (Margalef 1974).

Sin embargo, después de tales hechos, el cuarto Panel consideraba que *"no existe evidencia directa en cuanto a la manera como las condiciones de "El Niño" podría influir en éstos procesos",* refiriéndose a la distribución, reclutamiento, crecimiento y mortalidad natural. No obstante del paralelismo de los eventos acaecidos en la pesquería de la anchoveta, con aquellos ocurridos en la sardina de California y Japón.

El fenómeno de la sustitución.

En la Corriente del Perú, al producirse el colapso de la pesquería de la anchoveta, sucede que el mismo ambiente que era favorable para la vida de ese pez, ha devenido en óptimo para la sardina, *(Sardinops sagax)* debido a que el hombre casi ha eliminado a su principal competidor, la anchoveta. En tal condición, la sardina que siempre ha existido en el mar del Perú ha logrado desarrollar una población, cuya captura en 1977 ha llegado a 1'029,000 toneladas o sea 100 veces mayor que la máxima captura anual, antes de "El Niño" de 1971-72.

A este respecto, la Sociedad Nacional de Pesquería ha manifestado que "la sardina en especial, requiere de un estudio profundo acerca de su potencial y posibilidades, para evitar su explotación indiscriminada, que nos lleve a la

total extinción". Terminan haciendo el llamado "recordemos lo ocurrido con la anchoveta y seamos previsores" (Boletín No. 32, SNP. Abril 1978).

Hasta aquí hemos tratado principalmente de la investigación aplicada a las pesquerías pelágicas, por cuanto histórica y económicamente ha sido un recurso de sumo interés para nuestro país.

Fue así en el siglo pasado, cuando explotamos el guano de las aves marinas, consumidoras de anchoveta por excelencia, y también lo es durante los últimos 25 años que venimos explotando directamente la anchoveta como materia prima industrial.

El vertiginoso ascenso de las capturas de este pequeño pez, intrigó al mundo científico interesado en conocer exactamente la forma de transferencia de energía y nuevamente la Corriente del Perú atrajo a una legión de científicos para estudiar el fenómeno biológico de la producción primaria o sea de fitoplancton, alimento principal de la anchoveta.

Entre muchos de los científicos que han investigado persistentemente la producción primaria en la Corriente del Perú, destacan Wooster, Strickland y Dugdale de los Estados Unidos de N.A. y B. Rojas, Guillén y Rondan del Perú.

Empero, esta producción fitoplanctónica con valores máximos que pasan de los 400 miligramos de carbono por metro cuadrado de superficie marina al día, encontrados frente a San Juan (Zuta y Guillén 1970), no son aprovechados íntegramente por los consumidores hervíboros y entonces la mayor parte del excedente se desintegra antes de caer al fondo (Frankenberg y Menzies 1968) y el resto sedimenta en la plataforma y en el talud continental. De este modo, la abundante materia orgánica depositada en el fondo, se descompone consumiendo oxígeno y generando sulfuro de hidrógeno que es un gas tóxico para la mayoría de los seres vivientes y desde luego tampoco es favorable para los peces de fondo o demersales. Este hecho fue comprobado por la Misión Pesquera Norteamericana haciendo pesca de arrastre con el "Pacific Queen" en 1941, donde participó el que habla (Fiedler *el at* 1941).

Sin embargo, esporádicamente se intentaba la pesca demersal y con tal propósito llegó al Perú en el año 1949, el pequeño barco italiano "San Alfonso" con el biólogo B. Binni a bordo. Durante 2 años Binni exploró los fondos con redes de arrastre, pero los resultados fueron poco satisfactorios, que no lograron capturar una sola merluza (Binni 1952).

De otro lado, la pesca comercial de langostino se había iniciado en el año 1953, por iniciativa de Aníbal Urteaga, valiéndose de una pequeña embarcación, adaptada para operar con un trawl camaronero. Desde luego, se rastreó solamente en aguas someras del litoral de Tumbes, en donde se logró una primera captura de 560 kg. de langostino en una hora de arrastre, sobre aquel fondo virgen.

Tal hecho es de singular importancia, por cuanto marcó la iniciación de la explotación comercial del recurso crustáceos peneidos, que habría de mantener el interés de proseguir la investigación en aguas profundas. Esto ocurrió en la bahía de Paita, donde se inició el desarrollo de la pesca de especies demersales.

No obstante, en el mundo científico seguía prevaleciendo la teoría de pobreza de vida en todo el sublitoral, excepto en el litoral bajo influencia del oleaje, de donde procedía gran parte de la pesca artesanal.

Dentro de este panorama de pobreza de vida bentónica, en el año 1958 se presentó el yate "Vema" con el famoso biólogo Menzies a bordo, para explorar en aguas profundas frente al Perú. Casi sin tocar el talud continental, el "Vema" hundió sus rastras en la fosa abisal, hasta los 6,329 metros de profundidad, donde capturó el segundo espécimen del fósil viviente, el molusco *Neopilina (Vema) ewigi* (Keen 1971), cuyo origen se remonta a 350 millones de años.

Durante la misma época el "Atlantis" (1955), el "Downwind" (1958) y los barcos "Horizon" y "Spencer Baird" (1958) continuaron investigando el ambiente marino de Perú y Chile.

En 1958, la publicación de H. Buse titulada *"Mar del Perú"* refleja el enorme interés por ampliar el conocimiento oceanológico, puesto que en ese ambiente se estaba desarrollando una febril actividad pesquera.

E. Schweigger (1943), Z. Popovici (1963), W. Chapman (1964) y en general todos sosteníamos que la extrema escasez de oxígeno y la presencia de sulfuro de hidrógeno en los fondos de la plataforma continental del Perú, eran la causa de la pobreza de animales aprovechables por la pesca.

Por último, a fines de la década del sesenta, el biólogo soviético P.A. Moiseev (1969), persistía en afirmar que "el déficit de oxígeno en las aguas que cubren la plataforma continental peruana, impiden completamente que los peces de fondo puedan habitar en cantidades comerciales". Publicación tardía, de un concepto equivocado que había sido desvirtuado en el Perú cuatro años antes.

En efecto, al principiar el año 1965, la Empresa Productos Marinos S.A. consultó al biólogo E. del Solar, sobre la posibilidad de aumentar las esporádicas y pequeñas capturas de merluza obtenidas por las embarcaciones arrastreras de Paita. Fue entonces cuando asumimos que la merluza del Perú, debería, debería guardar analogía de comportamiento ecológico con sus congéneres de otras poblaciones del mundo.

Tal comportamiento se refería al hábito de frecuentar el borde inferior de la plataforma continental (Graham 1956). Además en el caso del Perú y en aquellas zonas donde la plataforma es más ancha, es menor la sedimentación del fango polisapróbico, como se llama en ecología al fango cargado de mate-

ria orgánica descompuesta y empobrecido de oxígeno hasta la carencia (Carpenter 1962).

Conforme con la hipótesis asumida, la Empresa contrató el arrastrero español "Bettina", mediante el cual llevamos a cabo la exploración por el borde inferior de la plataforma, partiendo de Paita hacia el sur.

El 4 de marzo de 1965, culminó la investigación, al localizar a 135 m. de profundidad, una enorme población de merluza a 7 millas al S.O. de las islas Lobos de Afuera. Población que se encontraba integrada por una desconocida comunidad de diversas especies de invertebrados y peces, como el congrio, tollos finos, coco, bereche y muchos otros de menor importancia comercial; también nuevas especies para la Ciencia, que fueron tratados por N. Chirichigno del Imarpe, en su publicación "Nuevos Registros para la fauna marina del Perú" (Boletín No. 3, 1968).

Un año después, el arrastrero italiano "Onda", atraído por la abundancia de vida en los fondos del borde de la plataforma norte del Perú, llegó a pescar en enero de 1966 y en cuyo primer crucero participó E. del Solar.

De este modo quedó abierta para el Perú una nueva pesca demersal en aguas profundas, pero sobre una área reducida, a lo largo del sublitoral inferior, comprendida entre la frontera marítima con el Ecuador y la altura de Huarmey. Más al sur de este lugar, la población no tiene una distribución estable y es de baja densidad.

La Fundación Nacional de Ciencias de los Estados Unidos de N.A. patrocinó un programa de investigación oceanológica, para desarrollarse a bordo del barco "Anton Bruun", desde octubre de 1965 a octubre de 1966 y "respondiendo al interés en la alta productividad de la Corriente del Perú y aguas adyacentes".

Se considera que la exploración del "Anton Bruun" es la más grande y valiosa investigación del Pacífico sur-oriental, en una área comprendida entre las islas Galápagos en Ecuador hasta el Golfo de Arauco al sur de Concepción en Chile.

En esta exploración participaron notables científicos de diversos países y más de 20 de Perú, Ecuador y Chile. La investigación en el "Anton Bruun" cubrió prácticamente todos los problemas más importantes de la oceanografía y biología marina, cuyos resultados comienzan a ser publicados en el primer "Anton Bruun Report No. 1" editado por Edward Chin en 1970. (Ed. Chin 1970).

Resumir su contenido tomaría mayor tiempo del que ahora dispongo, sin embargo me atrevo a decir que entre los múltiples logros del trabajo en el "Anton Bruun", se ratificó la alta productividad del mar del Perú, no solamente en cuanto a producción primaria, sino también a nivel de consumidores primarios como la anchoveta y la sardina, y sobre todo a nivel de carnívoros

como la merluza, cuya abundancia y distribución ratificó los resultados obtenidos en el "Bettina".

Es interesante anotar que el "Anton Bruun" evitó rastrear en el accidentado talud continental por debajo de la capa de mínimo contenido de oxígeno disuelto; (Crucero No. 6 a 366 m. de profundidad), dejando casi sin explorar la zona arquibentónica entre los 500 y 1,000 m. de profundidad, y hago esta anotación por cuanto allí nos esperaba una sorpresa a los científicos del Imarpe.

En el año 1967 el "Alaminos" realizó nuevos estudios oceanológicos y en la primavera de 1968, surcaba aguas peruanas el barco soviético de investigación "Akademician Kurchatov" con una población de científicos a bordo, bajo la dirección de L. Zenkevitch de 82 años de edad y acompañado por su esposa.

Por el trabajo de Zevina publicado en 1972 nos enteramos que el "A. Kurchatov" rastreó en un fondo fangoso a 500/580 m. de profundidad poco al sur-oeste del Callao y también la zona arquibentónica entre los 1,400/1,800 m. de profundidad, a la altura de Punta Negra en Piura. En esta última estación, capturaron algunos de los "grandes cangrejos" que no identifica Zevina, pero que debieron ser algunos lithodidos que capturaría Del Solar años después en el arrastrero "Wiracocha".

En diciembre del mismo año 1968, arribó al Callao el barco japonés "Kaiyo Maru" para efectuar un crucero de 21 días, con el objeto de efectuar una investigación de los recursos pesqueros demersales y especialmente de la merluza, en el área comprendida entre el Banco de Máncora y la altura de Supe (10° 48' Lat. S.). La prospección efectuó 24 estaciones para la pesca de arrastre, a profundidades variables de 32 a 518 m. o sea que nuevamente quedaba sin explorar la zona arquibentónica, por debajo de la capa de mínimo contenido de oxígeno disuelto.

Felizmente a los 513 m. se capturó el primer y único espécimen de "gamba roja" o *Hymenopenaeus Diomedeae* que sirvió de valioso indicio a Del Solar para ciertas investigaciones como veremos más adelante.

El "Kaiyo Maru" en realidad realizó una evaluación de la población de merluza que nuevamente ratificó las conclusiones de Del Solar con el "Bettina". Así lo expresan H. Misu y S. Hamasaki en un trabajo especial sobre la composición de la población de merluza en el Perú, publicado en el Japón en 1971.

Motivado por el interés económico para el país, el Imarpe accedió a realizar un crucero especial con el S N P-1 para investigar la distribución horizontal y vertical de langostinos en el sub-litoral norte del Perú. Aprovechando aquella oportunidad, entre noviembre de 1970 y enero de 1971 pudimos

efectuar 24 estaciones, habiendo incluido una rastra especialmente diseñada por Del Solar para la pesca en el accidentado fondo del talud continental.

El resultado tuvo mejor éxito que el esperado, por cuanto trajo a cubierta la muestra de una abundante y variada forma de vida, que había permanecido desconocida como fauna del Perú, hasta aquel momento.

No sólo capturamos la "gamba roja" vista por primera vez en el "Kaiyo Maru" sino también muchas otras especies de crustáceos, peces e invertebrados que constituyen gran parte de la comunidad descubierta por Agassiz en 1891, como cité anteriormente y que ahora se extiende desde México hasta la altura de Huacho, pero en una región de tinieblas donde creíamos que la vida era muy pobre.

Simultáneamente, aprovechando el arrastrero "Wiracocha" prestado a Del Solar por Luis Banchero, pudimos realizar una prospección destinada a evaluar los recursos de "camarones rojos" en el área comprendida entre Chimbote y el Banco de Máncora. En esta exploración, rastreando frecuentemente entre los 800 y 900 m. de profundidad, logramos capturar muchos ejemplares de los "cangrejos gigantes" o lithodidos pertenecientes a la misma familia de la "centolla" de Chile y el "King-crab" del Pacífico norte. La localización de aquella comunidad o biocenosis de la zona arquibentónica del Perú, aportó muchas nuevas especies animales para esta región y también nuevas especies para la Ciencia, dadas a conocer en las publicaciones de J. Garth (1973), J. Haig (1974), R. Manning (1972) y Del Solar (1972).

Antes de terminar, quiero dejar constancia de no haber podido tratar detalladamente sobre la investigación realizada por el Imarpe, por cuanto la producción de esta Institución ya dije que es tan fecunda, que requeriría muchas horas de exposición para ello. Basta saber que aquel trabajo intelectual está contenido en 26 Boletines, 50 Informes Generales y 170 Informes Especiales, estos últimos publicados para uso interno, pero de gran valor informativo original.

Sería un gran aporte a la divulgación del conocimiento sobre la vida y el ambiente marinos, la publicación de una compilación de aquellos trabajos que hasta ahora permanecen desconocidos para la mayoría de los interesados.

Otro logro de fundamental interés para la investigación, sobre todo, en lo referente a los recursos vivos del mar, sería el dotar de completa autonomía a las instituciones comprometidas en tal actividad.

Sabemos que el Perú contará muy pronto con un gran barco para investigación en el mar, cuyo mantenimiento será obviamente muy costoso, por lo que debería ser compartido entre las diferentes instituciones interesadas en la investigación del ambiente marino.

Finalizando, deseo remarcar que los comentarios hechos en la presente exposición, de ningún modo ponen en duda la alta calidad del trabajo realizado y la idoneidad de los investigadores.

Lo que sí he intentado señalar, es la limitación del conocimiento humano, sobre las sutiles inter-relaciones bióticas y abióticas, que regulan el complicadísimo equilibrio del ecosistema. Ecosistema en el que estamos involucrados todos los seres vivientes de la región, pero en donde el hombre parece creer que los recursos vivos del mar, estuvieran constituidos de acuerdo a sus crecientes necesidades, en lugar de adaptar sus requerimientos al límite natural de los mismos.

En consecuencia, creo que los recursos renovables en general, se encuentran amenazados de destrucción en último término, por la explosión demográfica, reflejada en los problemas socio económicos que van en aumento cada día.

BIBLIOGRAFIA

BINI, Giorgio
1952 **Osservazioni sulla Fauna Marina delle Cile e del Perú**, Polígrafo delle State. Roma.

CARPENTER, J. R.
1962 **An Ecological Glossary**, Hafner Pub. New York.

COKER, Robert
1907 - 08 **Boletines** del Ministerio de Fomento.

CHAPMANN, W. M.
1964 **Fishery Aspects of Nat**, Ocean. Prog. Van Campo.Co.

CHIN, Edward
1970 **Anton Bruun Reports**, No. 1, Galveston, Texas.

DANA, James D.
1852 **Crustacea**, , U. S. Exploring Expeditions. Philadelphia.

DEL SOLAR, E.M.
1942 "Ensayo sobre Ecología de la Anchoveta", en **Bol. de la Cía. Administradora del Guano**, Enero Vol. XVIII.

DEL SOLAR, E.M.
1965 **Exploración de las áreas de abundancia de la merluza en el Norte del Perú**, IMARPE.

DEL SOLAR, E.M.
1968 **La Merluza como indicador de la riqueza biótica en la plataforma del Perú**, S.N.P.

EVERMANN, B.W. y L. RADCLIFFE
1917 **The Fishes of West Coast of Perú.**

FAXON, W.
1895 **The Stalk-eyed Crustacea** , Cambridge U.S.A.

FRAKENBERG D. y R. MENZUES
1968 "Quantitative Analisis of deep-sea benthos off Perú", en Deep-sea res., Vol. 15.
GAMARRA, Luis
1940 "La industria de la harina de pescado en el Perú, en Bol. de la Cía. Administradora del Guano, No. 11 Vol. XVI.
GARTH, J.S.
1958 Brachyura of the Pacific. Coast of América, Univ. of S. Calif. L.A. U,S.A.
GRAHAM, M.
1956 Sea Fisheries, Arnold. Pub. London.
GUILLEN, O. y S. ZUTA
1970 "Oceanografía de las aguas costeras del Perú", en Bol. No. 5, Vol, 2 IMARPE.
HILDEBRAND, S.F.
1946 Shore Fishes of Perú, Gov. Print. Off Washington.
IMARPE.
1970 "Informe de Expertos sobre dinámica de la población de la anchoveta", en Bol. No. 6 Vol. 12.
1972 Informe (Segunda Sesión del Panel), en Bol. No. 7, Vol 2.
1973 Informe (Tercera Sesión del Panel), en Bol. No, 9, Vol. 2.
1974 Informe (Cuarta Sesión del Panel), en Bol. No. 10, Vol. 2.
KEEN, M.A.
1971 Sea Shells of Tropical West América, Stanford, Calif.
NUÑEZ, E. y G. PETERSEN
1971 Alejandro de Humboldt. Lib. Studium.
POPOVICI, Z.
1962 - 63 "Horizontes Oceánicos de Sudamérica", en Rev. Pesca.
ZEVINA, G.B.
1972 Benthic Lepadomorpha. Crustaceana. Leyden.
MOISEEV, P.A.
1971 The Living Resources of the World Ocean, Israel Prog. Sc. Trams. Jerusalém.

PRESENTACION DEL TEMA VI POR EL CAPITAN DE FRAGATA LUIS FELIPE VILLENA GUTIERREZ

La construcción naval es una de las pocas industrias que repara o modifica el producto que ella fabrica, o sea que su actividad se desarrolla casi con la misma importancia en el campo de las construcciones navales y en el de las reparaciones. En lo que respecta al capital social de los astilleros, si bien aparentemente grande, en valor absoluto, es comparativamente pequeño si se le relaciona con el valor de las unidades construidas. Un astillero construye un buque cuyo valor oscila de 1 a 15 o de 1 a 30 de su capital social, lo cual nos da una idea de las enormes responsabilidades financieras que debe afrontar en el curso de la construcción de la nave.

Cualquier perturbación económica en el mundo (inflación, recesión, conflictos bélicos, etc.) se refleja inmediatamente en el transporte marítimo y consecuentemente en la actividad de la industria naval especialmente en las reparaciones, pues ambas tareas (construcciones y reparaciones) están estrechamente ligadas.

En el Perú es urgente incentivar la industria estatal y privada de la construcción y de las reparaciones navales, máxime si tenemos en cuenta que en caso de un conflicto bélico, casi todo ese esfuerzo estará orientadoen apoyo de la flota bélica y no tanto hacia la flota mercante.

Un astillero, a pesar de su limitado control sobre el costo de la nave asume grandes obligaciones técnicas y financieras. Es responsable frente a las empresas proveedoras de materiales y a los subcontratistas de trabajos por el pago de sus servicios y, ante el cliente, por el cumplimiento de los requerimientos técnicos contractuales tales como la velocidad, DWT, plazo de entrega, etc. sujetos a penalidades que pueden llegar hasta el rechazo del buque.

Frente a la magnitud y a los riesgos de la operación financiera el astillero sólo cuenta con un capital social de un orden inferior al valor de las unidades construidas y con la percepción de las cuotas contractuales que el cliente se obliga a pagar. Si éstas no se satisfacen en los plazos convenidos el astillero se verá forzado a convertirse en financiador, además de constructor de la obra

y a buscar, a causa de la limitación de su capital el dinero necesario a intereses extra bancarios, que, en periodos de inflación, crean enormes problemas financieros. Esto, indudablemente, encarece enormemente el costo de construcción de una nave.

Por otro lado, el costo unitario de la construcción aumenta a medida que disminuye el grado de utilización de la capacidad industrial del astillero por la incidencia de los gastos generales sobre un menor número de unidades. Como regla general, el costo unitario de la producción se encarece en un porcentaje igual al de los gastos generales fijos cuando la utilización de la capacidad máxima del astillero se reduce al 50 o/o. Si se bajara de este nivel, los astilleros de cierta importancia se encontrarían en la situación de tener que desprenderse de una parte del personal técnico el que resultaría muy difícil de sustituir una vez normalizada la situación. Hay que tener también en cuenta que la reducción de la producción introduce otro factor negativo cual es el temor de los obreros a perder su empleo y que los lleva a atrasar el cumplimiento de los trabajos que se les asigna.

En el presente simposium este importante tema será tratado en forma tal que abarque no sólo la historia de las construcciones navales en el país sino también los dispositivos legales que se han dictado para incentivarlas, así como algunas consideraciones dirigidas a hacerlas más competitivas a la luz de nuestra realidad nacional, y para ello dejo con Uds. al Sr. Capitán de Navío César Villarán Tapia quien hará la exposición sobre la *Construcción Naval en el Perú.*

TEMA VI

LA CONSTRUCCION NAVAL EN EL PERU

Capitán de Navío César Villarán Tapia

La presente Conferencia ha sido desarrollada bajo el siguiente temario:

- Historia de la Construcción Naval de Embarcaciones Menores en el Perú.
- Historia de la Construcción Naval de Alto Bordo en el Perú.
- Resumen Decreto Ley 22202.
- Renovación e Incremento de la Flota Mercante Nacional; y,
- Algunas consideraciones para hacer competitiva a la Industria de la Construcción Naval en el Perú.

Dos (2) son los cursos de acción que se pueden seguir al desarrollar el tema: el primero, de acuerdo a una reseña netamente histórica que involucrará dispositivos legales, fechas, cuadros estadísticos referentes, publicaciones, etc., y, el segundo: tratar de no desarrollar la Conferencia tan rígida, proporcionando sólo datos y conceptos que permitan más adelante propiciar el diálogo entre el Auditorio y el Panel, de donde estoy seguro las inquietudes pueden ser esclarecidas.

Es por esta razón que se ha tomado el segundo curso de acción y espero que al lanzarme a la "piscina", ésta se encuentre llena de agua, ya que es preferible el chapuzón al encontronazo.

LA HISTORIA DE LA CONSTRUCCION NAVAL DE EMBARCACIONES MENORES EN EL PERU

La historia de la Construcción Naval de Embarcaciones Menores en el Perú es tan antigua como las culturas que florecieron en nuestras costas. Se caracterizó por una total ausencia de un patrón o directiva técnica, no existiendo planos ni especificaciones y, el proceso mismo de las construcciones, descansaba íntegramente en la habilidad, conocimiento empírico y experiencia del maestro carpintero-calafate.

Esta industria nace como respuesta a una necesidad definida, es decir, a suministrar la herramienta de trabajo al pescador peruano y como medio de transporte para comunicar los pueblos de la Costa que hasta décadas recientes no contaban con otra conexión que el tráfico por mar. Como resultado de este aislamiento florecieron puertos que, como puerta de entrada al territorio, eran lugares obligados de paro y recaladas marítimas.

Por extraña paradoja, el progreso que abrió vías de comunicación como la carretera Panamericana, vinculó los centros poblados de la Costa peruana afectando el tráfico marítimo de cabotaje y que, al disminuir la importancia de muchos de estos puertos, causó su ruina; la villa de Pacasmayo, con sus casas solariegas y su comercio otrora floreciente, es un testimonio de pasada grandeza y un sobrecogedor ejemplo de que el progreso, en algunos casos, propicia la decadencia y ruina de los pueblos.

La República heredó la técnica de construcción colonial, la introducción de cascos de fierro y propulsión a vapor en la segunda mitad del siglo XIX relegaron esa técnica tradicional al campo de los botes y pequeñas embarcaciones costeras; el resultado fue que hasta un siglo después, la construcción naval en el Perú estuvo limitada a pequeñas embarcaciones de madera, principalmente, botes de pesca y algunas lanchas remolcadoras y el ocasional armado de un buque de metal, sin llegar a establecerse una industria destinada para este fin en su totalidad, la demanda de buques de todos los tipos fue satisfecha por medio de adquisiciones en el extranjero.

Existen a lo largo de nuestro litoral numerosas agrupaciones de pescadores, cada una de ellas con sus costumbres y tradiciones propias. Estas tradiciones, la naturaleza de las playas, las zonas de operación y los tipos de pesca que desarrollan, han determinado la característica de las embarcaciones y arte de pesca de cada agrupación.

En 1945, el panorama de las construcciones navales en el país es el que hemos descrito y daba ocupación a unas decenas de carpinteros de ribera, los diseños eran tradicionales basados en usar madera en abundancia dando como resultado embarcaciones sólidas pero pesadas, duraderas pero no muy eficientes en cuanto a capacidad de carga y velocidad. Además, la Marina de Guerra,

la Corporación Peruana de Vapores y la Compañía Administradora del Guano tenían astilleros propios para la reparación de sus barcos y la construcción de embarcaciones menores. Justo es recalcar que igual era la situación en casi todo el mundo, sólo a raíz de la Segunda Guerra Mundial y la necesidad de barre-minas de madera para el barrido de las minas magnéticas, inicia la revolución en el diseño y construcción de embarcaciones de madera que continúa hasta nuestros días.

Diez años después, esta situación apacible y prácticamente estática al igual que las de muchas otras industrias, fue bruscamente sacudida por lo que se ha llamado el "milagro de la anchoveta", el rápido y vertiginoso crecimiento de la pesca de esa especie para la fabricación de harina de pescado.

A partir de 1954 y especialmente desde 1959, la demanda de "bolicheras", nombre local del barco diseñado para usar la red de cerco o boliche, dio un salto increíble, prácticamente cualquier embarcación que flotara tenía uno o más ansiosos compradores; no sería exagerado en realidad hablar también de un milagro de los astilleros y otro milagro de las tripulaciones, ni el más visionario optimista pensó que podríamos aumentar nuestro volumen de pesca de las 59,000 toneladas del año 1955 a las 3'000,000 toneladas de 1960 o a las casi 9'000,000 toneladas de 1964. Cada carpintero de ribera, de la noche a la mañana, era dueño o jefe de un astillero y cada tripulante, un patrón de lancha; los nuevos carpinteros y tripulantes fueron rápidamente reclutados de otros oficios o actividades. Toda una nueva industria, la de Construcción de Bolicheras Metálicas, se creó prácticamente de la nada. El Perú se convirtió en el primer país pesquero del mundo y la harina de pescado desplazó al azúcar, algodón y cobre como el principal productor de divisas para el país.

Una expansión tan violenta no podía dejar de traer ciertas consecuencias indeseables, la cantidad aumentó a costa de la calidad, las mejores maderas para cuadernas se comenzaron a agotar, los nuevos carpinteros no poseían la destreza de los antiguos formados a través de muchos años, las tripulaciones en su mayoría improvisadas, no apreciaban el verdadero peligro de sobrecargar una embarcación dando como resultado una apreciable pérdida de embarcaciones por colisiones, varaduras, volcaduras y hundimientos, felizmente con relativamente pocas pérdidas de vida. Los astilleros no quedaron exceptuados de esta transformación, de varias docenas de astilleros en operación en 1963, sólo media docena continuó en producción a fines de 1964. El astillero de madera casi desapareció, sólo los astilleros más altamente organizados y tecnificados sobrevivieron.

Los compradores eran más selectivos y exigentes, adecuándose a las mayores exigencias impuestas por el Ministerio de Marina, las Compañías de Seguros y algunas Sociedades Clasificadoras Internacionales que empezaron a trabajar en nuestro medio. Pero para comprender la naturaleza de estas exi-

gencias que significaron la total superación de la etapa de barcos de baja calidad, es preciso retroceder un poco en nuestros pasos y describir los significativos cambios que en esa década se habían producido en las características de las embarcaciones pesqueras.

Tres (3) han sido las principales tendencias que podemos observar en esos cambios: Primero: un constante aumento en el tamaño de las embarcaciones; Segundo: una creciente preferencia por embarcaciones de metal; y, Tercero: un aumento en el número y calidad de equipos auxiliares para mecanizar y tecnificar la faena pesquera. (Ver anexo I).

Aunque las primeras bolicheras fueron embarcaciones de unos 40 pies de eslora, cuando el Instituto del Mar comenzó a llevar estadísticas en 1962, ya se consideraba "chica" a toda embarcación menor de 65 pies, "mediana" a las de 65 a 79 pies y "grande" a las mayores de 79 pies. De acuerdo con esta clasificación, en 1962 el 66.1 o/o de las bolicheras eran chicas, 33.1 o/o medianas y 0.8 o/o grandes; en 1965, los respectivos porcentajes eran 28.7 o/o, 66.1 o/o y 5.2 o/o; y a mediados de 1967, eran 18.2 o/o, 66.8 o/o y 15.0 o/o. El número de embarcaciones a que se refieren estos porcentajes eran 1,064 en 1962, 1,639 en 1965 y 1,536 en 1967. La disminución en el número de bolicheras entre 1965 y 1967 no implica una disminución en la capacidad total de pesca, ya que el mayor porcentaje de embarcaciones grandes compensó la disminución en el número de Unidades. La capacidad de bodega, en realidad, aumenta más que lo que estos porcentajes indican, pues la capacidad crece más rápido que la eslora. Así, mientras que una bolichera típica de 68 pies de eslora tiene 120 toneladas de capacidad, una bolichera de 82 pies tiene una capacidad de 180 toneladas. En 1962, la capacidad promedio por embarcación era de 85.8 toneladas, mientras que en 1967 había subido a 122.4 toneladas. Muchas de las lanchas construidas durante 1968 eran de más de 200 toneladas de capacidad y, a partir de 1969, varios astilleros construyeron embarcaciones hasta de 350 toneladas. (Ver anexo II).

Las estadísticas sobre material de construcción del Casco son igualmente elocuentes. Hasta el año 1959, el 100 o/o de las bolicheras eran de madera y la construcción anual no pasaba de una docena de unidades. En 1959, se construyeron 23 embarcaciones, de las cuales el 69.6 o/o fueron de madera; en 1960, se construyeron 65 (de las cuales 43.1 o/o de madera), en 1961, 71 (57.7 o/o de madera), en 1962, 275 (60 o/o de madera); en 1963, 489 (52 o/o de madera; y en 1966, 177 (16.9 o/o de madera). (Ver anexo III).

En 1967, de las 647 bolicheras de madera existentes, 516 habían sido construidas antes de 1964, (4 de cada 5), mientras que de las 889 bolicheras de metal, sólo la mitad habían sido construidas antes de 1964. El efecto acumulativo de estos porcentajes de construcción fue que en 1967, es decir,

que en menos de una década, la flota de casco metálico había pasado de cero a más de la mitad del total de la flota anchovetera. (Ver anexo IV).

Las bolicheras fueron dotadas con equipo auxiliar para mecanizar y tecnificar la pesca, tales como los sondadores acústicos y los sonares, las poleas motrices conocidas con el nombre de "macaco" y las bombas hidráulicas o absorbentes, entre otros.

Sin pretender un estudio económico detallado, presentamos a continuación algunos datos de costos para dar una idea del significado que esta actividad tenía para la economía nacional. En 1965, en la construcción de una bolichera metálica de 68 pies (120 toneladas de capacidad), había intervenido un promedio de 20 hombres, durante 8 semanas, se habían usado 45 toneladas de acero, 600 kgs. de soldadura, 170 galones de pintura, un motor diesel de 220 H.P. y diversos equipos y maquinaria auxiliar por valor de más de S/. 250,000.00. El acero y el motor eran importados, pero muchos productos nacionales eran empleados en la construcción: bombas absorbentes, winches, pinturas, electrodos para soldar, hélices, carpintería, vidriería... etc. El precio de venta de esa bolichera era S/. 1'700,000.00 incluyendo todos los equipos pero no las artes de pesca; una de 82 pies (180 toneladas) costaba el doble. En 1968, el aumento del tamaño de las embarcaciones y la desvalorización de la moneda nacional había subido los precios apreciablemente: una bolichera de 250 toneladas costaba cerca de S/. 10'000,000.00 (Ver anexo V).

Para formarnos una idea del volumen de dinero que movilizaba en ese entonces la industria de astilleros tenemos que multiplicar el precio de la embarcación promedio por el número de unidades construidas. Si suponemos un precio de S/. 1'500, 000.00 (promedio), en el año de mayor volumen de construcción (489 lanchas en 1963), obtenemos una suma de S/. 733'000,000. Si tomamos un año más típico, como 1966 (177 lanchas) y asumimos un valor promedio de S/. 3'000,000, obtenemos una suma de S/. 531'000,000. (Ver anexo VI).

A comienzos del decenio del 70 era evidente que en el país se había creado un exceso de capacidad de pesca, fruto en parte de la proliferación de empresas ansiosas cada una de captar el mayor porcentaje posible del tonelaje autorizado de pesca, que se asignaba en forma global y no por Empresa. Y en parte de las grandes facilidades otorgadas para la construcción de bolicheras, especialmente en el área crediticia. Esta situación hizo crisis en el año 1972, en que por razones aún no totalmente determinadas, la captura de anchoveta cae de los 12.6 millones de toneladas pescadas en 1970 a 4.8 millones, dando origen a un prolongado periodo de veda en espera de una recuperación de la especie. Estos factores económicos, sumados a factores políticos, condujeron al Gobierno a una estatización de la industria anchovetera en 1973 y a su in-

mediata racionalización con el fin de disminuir la excesiva y anti-económica capacidad de captura y procesamiento existente. (Ver anexo VII).

La paralización definitiva de los astilleros habría sido ineludible de no haber mediado una inteligente política de promoción de exportaciones. En 1969, el Gobierno había creado el Certificado de Exportación *(Cértex)* que permitía reintegrar un 15 o/o de sus costos al industrial que exportaba productos manufacturados y este reintegro había sido ampliado hasta un máximo de 30 o/o en 1972. En 1972, el astillero *Picsa* traslada sus actividades del Callao a Chimbote, a un amplio y bien equipado local que le permite construir embarcaciones de mayor tonelaje y así explotar al máximo el mercado internacional.

En 1973, cuando la construcción de embarcaciones pesqueras prácticamente se encontraba paralizada, se firma una serie de contratos para construir embarcaciones para la exportación con Francia, Cuba, México y Trinidad. Debido al desconocimiento de aspectos legales para contratación con revisión de precios tanto por aumento de los materiales como por el aumento de la mano de obra, origina que los astilleros como *Picsa, Fabrimet, Gumar, Insa, Intermar y Metal Empresa* no puedan, a los precios contratados, cumplir con sus compromisos contraídos originando la intervención del Gobierno por intermedio del Banco Industrial del Perú; en el caso de *Picsa* específicamente, tiene que intervenir el Gobierno directamente asumiendo la dirección del astillero, la cual se encomienda a *Sima-Perú*. En la actualidad, se puede decir que el único astillero que permanece en operación es el de *Picsa* ya que recientemente ha construido remolcadores para *Enapu* y para *Petróleos del Perú,* habiendo últimamente firmado un contrato con Panamá para la construcción de diez (10) bolicheras.

LA CONSTRUCCION NAVAL DE ALTO BORDO EN EL PERU

La Construcción Naval de Alto Bordo, fue implementada y desarrollada por la Marina de Guerra del Perú a través del Servicio Industrial de la Marina *(Sima)* creado el 14 de febrero de 1950 de lo que había sido el Departamento Industrial del Arsenal Naval del Callao. Antes de esta fecha, la Marina de Guerra del Perú había armado en 1945 la Grúa Flotante de 120 toneladas de izado, adquirida a la Marina de Guerra de los Estados Unidos de Norteamérica. En el año 1953, la Marina decide iniciar en el Perú la construcción de buques de gran tonelaje y es así que implementa sus instalaciones con la construcción del Taller de Construcciones Navales cuya maquinaria la había recibido de los Estados Unidos y la mantenía encajonada en el Arsenal Naval; además, construye la actual Grada No. 1, con capacidad para buques de hasta 12,000 to-

neladas de porte, la cual fue comenzada en 1954 y complementada en 1957. En el ínterin, inicia la construcción del Proyecto denominado "03" un petrolero que más tarde recibe el nombre de *B.A.P. "Zorritos"* de 6,000 toneladas de porte, cuya fecha de iniciación no está muy bien enmarcada pero que con la llegada de la Grúa Martillo en el año 1957, se da inicio a su erección en Gradas. Este buque fue lanzado el 27 de julio de 1958 y por su porte llamó la atención a todos los peruanos, asistiendo a su ceremonia de lanzamiento el Presidente de la República de aquel entonces. (Ver anexo VIII).

Podemos decir que el lanzamiento del *B.A.P. "Zorritos"* marca un hito muy importante en la construcción naval, no sólo del Perú sino del ámbito latinoamericano, ya que para esa época se convertía en el buque de mayor tamaño lanzado al mar en la región. Ante el éxito del lanzamiento de este buque y su puesta en servicio un año después, fueron varias las instituciones extranjeras que se interesaron en aportar tecnología e incluso capital para desarrollar una industria de construcción naval en el Perú, entre ellas cabe mencionar a la firma *Verolme* de Holanda y a *Wartsila* de Finlandia. La Marina nombra diferentes Comisiones para que estudien las ventajas y desventajas de alquilar sus instalaciones a la institución que obtenga la Buena-Pro y que formaría una Sociedad Mixta con el Gobierno peruano. No es motivo de esta Conferencia analizar los problemas que finalmente conllevaron al fracaso de estas negociaciones, ni es deseo del expositor analizar las desventajas o ventajas que hubiera podido acarrear si la decisión hubiese sido la de formar esta Sociedad Mixta, pero sí deseo dejar establecido que la experiencia que obtuvo el personal del Servicio Industrial de la Marina, experiencia directamente adquirida de los setenta (70) técnicos y operarios británicos que hicieron realidad la construcción del *B.A.P. "Zorritos"* fue en parte desperdiciada por los problemas más que nada de índole política que paralizaron la actividad de construcción naval en el *Sima*; es interesante remarcar que este personal peruano, preparado en el Servicio Industrial de la Marina, fue sin lugar a dudas quien intervino activamente en el despegue y la tecnificación que experimentaron en esa época los astilleros de bajo bordo quienes captaron al personal simista para sus empresas, ventajosamente contratados.

Otra de las causas principales de la paralización de la Construcción Naval después del éxito alcanzado con el *B.A.P. "Zorritos"*, pudo haber sido el alto costo final de dicho buque comparado con su gemelo el *B.A.P. "Sechura"*, construido en astilleros ingleses, pero hay que analizar este costo desde otro punto de vista, ya que de por medio existía un gasto en tecnificar al personal y en la implementación en sí de maquinarias y herramientas para el astillero.

No es hasta el año 1963 que se autorizó la construcción del Proyecto "04", para esta construcción en lugar de setenta (70) técnicos, se contrataron

sólo a veinticinco (25). La Oficina Técnica del Departamento de Construcciones Navales modificó los planos para que el nuevo Proyecto que recibiría más tarde el nombre de *B.A.P. "Lobitos"* utilizara la técnica ya desarrollada de la soldadura eléctrica en vez del remache utilizado en el *"Zorritos"*. Asimismo, con la adquisición de las nuevas grúas, se inicia en el *Sima* la técnica de ensamblar bloques con lo cual se da el paso al Sistema de Pre-Ensamblaje, esto hace posible que el *B.A.P. "Lobitos"*, a escasos ocho (8) meses de iniciado su armado del Casco en la Grada, fuera lanzado con todo éxito el 02 de mayo de 1965.

Con la construcción del *B.A.P. "Pariñas"* Proyecto "005" y teniendo la expectativa de que en el futuro se construirían barcos aún más grandes, indujeron al Servicio Industrial de la Marina a la ampliación de su Grada No. 1 que le permitiría la construcción de petroleros hasta de 20,000 toneladas. El *"Pariñas"* es un buque de 10,000 toneladas de porte al igual que su gemelo el *B.A.P. "Pimentel"*. Con el Proyecto "007", el *Sima* se tecnifica aún más, ya que de buques petroleros hasta ese entonces construidos, pasa a construir dos (2) cargueros de 13,000 toneladas cada uno. El *B.A.P. "Ilo"* y el *B.A.P. "Rímac"*, este último posteriormente vendido a la Compañía Peruana de Vapores (CPV). A la firma del *Acuerdo de Cartagena*, posteriormente convertido y constituido como Pacto Andino en el año 1969, la Marina de Guerra del Perú, conciente de que en la Región el único Astillero de Construcción de Alto Bordo lo constituían sus instalaciones del *Sima*, obtuvo del Gobierno la puesta en marcha de un Plan Decenal que permitiría con un gasto promedio de 100 millones anuales implementar sus instalaciones y mantener el liderazgo de la construcción naval dentro del Pacto. Es así como se adquieren nuevas maquinarias, grúas de mayor porte y altura que le permitirían al *Sima* erigir en Gradas bloques hasta de 90 toneladas.

La gran demanda de bodega para el transporte de la harina de pescado hacen que el Gobierno autorice que en el Servicio Industrial de la Marina se construyan dos (2) graneleros de 25,250 toneladas de porte para la Empresa Pública de Comercialización de Harina y Aceite de Pescado *(EPCHAP)*, esto iría a permitir y a demostrar el desarrollo alcanzado por el *Sima*, ya que a partir de esa fecha los buques que se construirían iban a recibir una financiación apropiada que permitiría una construcción programada y sin interrupciones. Cabe mencionar en este punto que a la fecha de la firma de los contratos de los dos primeros graneleros, el programa de construcción era de nueve (9), lo cual iba a significar continuidad en la construcción. Los contratos de estos dos (2) graneleros fueron fijados en 8.9 millones de dólares que comparado con el Mercado Internacional, este precio no excedía en más de 400,000 dólares. El precio final de la construcción para el Proyecto "013" denominado *M/N. "José Olaya"* fue de 10.2 millones de dólares y el del Proyecto "014"

denominado *"Hermanos Cárcamo"* de 10.9 millones de dólares, muy por debajo del precio que por ese entonces se pagaba por ese tipo de buques en el Mercado Internacional a la fecha de entrega, a pesar de las críticas mal intencionadas que decían todo lo contrario ya que el precio del buque lo hicieron aparecer por un valor mucho más elevado incluyendo en él los intereses y gastos de financiación normales en este tipo de operaciones.

Posteriormente, estos buques fueron vendidos a la CPV, la cual ordenó un granelero más, denominado Proyecto "016" y de nombre *M/N. "Amazonas"*.

A la fecha, además de los buques de alto bordo indicados, el Servicio Industrial de la Marina ha construido tres (3) petroleros de 25,000 toneladas, tiene en construcción un buque de investigación científica de 1,980 toneladas para el Instituto del Mar del Perú *(Imarpe)* y ha iniciado la construcción del Proyecto "026" un granelero para la CPV.

Todos los buques construidos en el Servicio Industrial de la Marina, que son utilizados en transporte comercial, han sido clasificados por Sociedades Internacionales de reconocido prestigio y capacidad, como son el *Lloyd's Register of Shipping*, la *American Bureau of Shipping* y el *Lloyd's Germany*, habiendo obtenido de ellos la más alta calificación que se pueda otorgar a los buques de estos tipos.

Fue en el año 1958, al lanzarse el *B.A.P. "Zorritos"*, que nos ponemos a la vanguardia de la construcción naval en Latinoamérica; las razones expresadas sobre la paralización hasta la realización del Proyecto "04" llevaron consigo que países de más alto desarrollo que el nuestro, como Brasil y Argentina, dieran un gran impulso a su construcción naval. *Verolme*, rechazado por los peruanos fue bien acogido por el Gobierno del Brasil al igual que la firma japonesa *Ishikawajima–Harima (IHI)*.

La creación de estos astilleros en Brasil, despertó al industrial brasileño quien acometió tenazmente y con éxito la competencia impuesta. La promulgación de leyes y dispositivos por el Gobierno del Brasil incentivando la construcción naval y obligando a sus armadores a incrementar sus bodegas, ha llevado a su industria de construcción naval a ser considerada, por su volumen, en uno de los primeros puestos a nivel mundial. El problema argentino es muy similar al nuestro, si es verdad que en la actualidad han logrado sobrepasarnos, todavía afrontan una serie de problemas de orden interno que no les permite desarrollar su industria naval en comparación a su capacidad instalada.

Dentro del marco de la Sub-Región Andina, el Perú corre el peligro de no mantener el puesto de líder que ha venido ostentando hasta el día de hoy ya que, Venezuela, Colombia y Chile tienen programas ambiciosos para implementar ya en forma definitiva su industria naval; de éstos, Venezuela, por su potencial económico, aparece como el país que desplazará al Perú en un futu-

ro cercano en este campo a no ser que el Gobierno y la Marina de Guerra del Perú implementen apropiadamente, en conjunto con los armadores, los dispositivos recientemente emitidos y que analizaremos brevemente.

A pesar de la difícil situación económica por la que atraviesa el Perú, el *Sima* constantemente está implementando sus instalaciones. En la actualidad, se encuentra en su etapa final de construcción la Grada No. 2, en donde se podrán erigir buques de hasta 70,000 DWT, y se está instalando en el Taller de Construcciones Navales una máquina de oxi-corte automático en escala 1.10.

La Industria de la Construcción Naval ha sido la base de los países desarrollados para llegar a un alto grado de industrialización, debido al efecto multiplicado en la generación de plazas de trabajo por la complejidad que tienen los buques que utilizan prácticamente todos los campos de la industria manufacturera, es así que a pesar de la situación mundial en un mercado retraído ha originado que países altamente desarrollados como Estados Unidos, Alemania, Japón, Inglaterra, etc., adopten medidas necesarias con el propósito de evitar la paralización de esta industria.

En el Perú, la carencia de protección estatal había determinado que el peso de la crisis sea asumido por la industria de la Construcción Naval de alto bordo incidiendo directamente en la Empresa *Sima-Perú*, trayendo consigo una mala utilización de su capacidad instalada por la falta de un Programa a largo plazo que permita copar su infraestructura al 100 o/o, causando que el costo de producción sea superior al precio de las naves en un mercado internacional retraído más allá de límites permisibles, aun cuando esta industria constituye la posibilidad de generar importantes ahorros de divisas.

Debido a esta situación, las empresas navieras nacionales realizan sus adquisiciones en el extranjero, con el consiguiente egreso de divisas, contribuyendo en esta forma al deterioro de nuestra balanza de pagos.

Por otro lado, la capacidad de demanda de naves necesarias para nuestra Marina Mercante Nacional, se ve disminuida por los inadecuados e insuficientes instrumentos legales tendientes a fortalecer la actividad naviera, lo cual queda demostrado por la precaria situación económico-financiera que presenta la mayor parte de las empresas que son importantes generadoras de divisas y que la adquisición de buques financiados en el exterior conlleva como obligación la hipoteca de las mismas por entidades crediticias extranjeras que eventualmente pueden aplicar embargo en situaciones críticas para el país.

El Gobierno, considerando que por razones de estrategia y seguridad nacional, económicas y de tecnología, era necesario desarrollar la Marina Mercante Nacional y la Industria de la Construcción Naval dispuso, por Resolución Ministerial de fecha 20 de octubre de 1976, la constitución de una "Comisión Multisectorial de Alto Nivel de la Industria Naval", la misma que

llegó a la conclusión que era necesario desarrollar la Marina Mercante Nacional y la Industria de la Construcción Naval en forma coherente e intensiva mediante la dación de un dispositivo legal que incentive y brinde los recursos para el desarrollo de las mismas. Para ello, se tuvo en cuenta los siguientes puntos:

En el año 1975, la Marina Mercante Nacional transportó en naves propias el 29 o/o de nuestras importaciones y el 12 o/o de nuestras exportaciones referidas al tonelaje y el 35 o/o y 18 o/o respectivamente, referidas al valor del flete.

Ante esta situación y estando previsto un constante incremento de los flujos de cargas del comercio exterior y cabotaje en la década del 80, se observa la necesidad de aumentar el número de naves de la Flota Mercante Nacional y asimismo, de reemplazar aquellas que en tal periodo llegaran a la obsolescencia.

Para ello se emplearán los siguientes criterios:

Que el transporte del 100 o/o de las cargas generadas por nuestro comercio exterior se efectúe en buques de bandera peruana, excepto en los casos de conferencias y otros convenios de reciprocidad, pero que en ningún caso pueden ser menores del 50 o/o.

Se considere la posibilidad de proteger la Industria de la Construcción Naval y a la importación de naves mediante mecanismos arancelarios por la necesidad de ofertar fletes competitivos en la actividad naviera.

Se tome en cuenta la capacidad económico-financiera de las empresas navieras en cuanto a la distribución de sus adquisiciones nuevas o de reemplazos.

Se implemente la capacidad del *Sima-Perú* para el cumplimiento del Programa de Requerimientos.

Mediante el cumplimiento de los criterios anteriormente mencionados, se conseguirían las siguientes metas en la década del 80 en cuanto al dimensionamiento de la flota mercante se refiere:

Transportar alrededor del 55 o/o de nuestras importaciones y del 50 o/o de nuestras exportaciones aproximadamente del total del tonelaje movilizado, lo cual permitirá captar alrededor del 65 o/o y 60 o/o del valor.

Incrementar la capacidad de la Flota Mercante Nacional, de 630,000 DWT a 1'184,000 DWT. (Ver anexo IX)

RESUMEN DECRETO LEY 22202

Como resultado del trabajo presentado por la Comisión Multisectorial antes mencionada, el Gobierno ha dado el D.L. 22202 de fecha 06 de junio de 1978 en el cual declara a la Industria Naval como prioritaria, estratégica y de preferente interés nacional, entendiéndose como tal, la construcción y reparaciones navales y la actividad naviera en su conjunto*. Esta ley crea un fondo proveniente del impuesto a los Fletes de Mar aplicando la tasa del 6 o/o sobre su valor. Este fondo, también denominado *Fofin,* será administrado por la Corporación Financiera de Desarrollo * (Ver anexo X).

Establece también el Decreto Ley 22202, ampliado con el 22283, los siguientes beneficios tributarios para las empresas dedicadas a la construcción y reparaciones navales de alto bordo:

a) Impuesto al Registro en las escrituras de constitución social, aumento de capital y/o cualquier otro acto sobre movimiento de capital de empresas dedicadas a la construcción naval.

b) Derechos registrales, referentes a la exoneración del 50 o/o de los derechos de inscripción y de registros de actos y contratos que se deriven de la actividad de las empresas constructoras navales.

c) Impuesto de alcabala de enajenaciones, exonerando de este impuesto las compras de materiales que se encuentran destinados a la construcción y reparación de naves.

d) Derechos aduaneros exonerando del pago de estos derechos los casos de importación de insumos, maquinarias, herramientas y equipos para construcción naval de alto bordo, refiriéndose esta exoneración a los derechos específicos, ad-valorem y los consolidados en el Arancel de Aduanas, así como a cualquier otro derecho de importación.

e) También se exonera del Impuesto a la Renta, los intereses derivados de préstamos, cuyo destino es la adquisición de bienes de capital e insumos que se requieren para la industria de la construcción naval.

Similares beneficios tributarios se han dispuesto en favor de las empresas navieras nacionales.

En lo referente al impuesto a los bienes y servicios, el citado Decreto Ley enumera diversos casos de exoneración tanto a favor de las empresas dedicadas a la construcción naval de alto bordo, como a las empresas navieras nacionales dedicadas al servicio de cabotaje marítimo, fluvial y lacustre, señalándose que los beneficios tributarios concedidos tienen vigencia de diez (10) años a partir del 6 de junio de 1978, o sea, hasta el año 1988.

Si bien el Gobierno ya ha dado los primeros pasos para desarrollar la actividad naviera, no podemos dejar de observar qué ha pasado en este mismo campo en el resto del mundo, para lo cual citaremos los siguientes ejemplos:

Brasil: Al iniciar su industria naviera, llegó a dar subsidios que alcanzaban hasta el 100 o/o del valor del buque; actualmente, este subsidio se calcula en un 50 a 60 o/o. Además, da subsidios a la operación de su flota mercante; financiamiento hasta 15 años con un interés del 6 o/o y liberación de impuestos aduaneros a los programas de construcciones navales.

Japón: Subsidios de operación y construcción; financiamiento que va de 7 a 12 años con 3 de gracia, a un interés de 8.9 o/o. Además, un subsidio al precio del buque de 10 o/o.

Alemania Federal:
Subsidio a la construcción hasta el 16 o/o del costo del buque. Préstamos a bajo interés y pagaderos en 12 años y, liberación de impuestos para los materiales usados en la construcción naval.

Estados Unidos de Norteamérica:
Subsidios de operación para igualarlos con los precios de la competencia extranjera; subsidio a la construcción hasta en un 50 o/o del costo doméstico del buque. Varias formas de excepción de impuesto y préstamos a largo plazo y bajo interés, (Ver anexo XI).

De todo esto podemos ver que el costo del desarrollo y operación de una Marina Mercante varía tremendamente de un país a otro. Donde una nación goza de ventajas concernientes a un factor de costo específico, probablemente sufrirá de alguna desventaja en lo referente a otros factores del costo. Es así como aquí en el Perú, el bajo costo de la mano de obra es un factor a nuestro favor, cuando lo comparamos con el de otros países industrializados. Desafortunadamente, por otro lado dependemos grandemente de la importación de las maquinarias, equipos y acero, necesarios para la construcción de un buque, lo cual afecta negativamente el costo total del mismo. Además, el depender de la importación afecta también el programa de construcción, ya que las fechas de recepción de los equipos importados varían frecuentemente, obligando al constructor a reestructurar los programas con los consiguientes retrasos, algo que también aumenta el costo total de los buques.

Por todo lo expuesto anteriormente, se justifica plenamente que el Gobierno implemente las medidas de ayuda y/o subsidio a la industria naval, además de lo ya dispuesto por los D.L. 22202 y 22283 para que los precios de los productos de la construcción naval sean competitivos en el mercado mundial y a que la capacidad y calidad del trabajador nacional permita aplicar rápidamente los avances tecnológicos de hoy en día.

RENOVACION E INCREMENTO DE LA FLOTA MERCANTE NACIONAL

En la actualidad, la flota de la Marina Mercante Nacional tiene una edad promedio muy elevada. La CPV, que es prácticamente la única compañía naviera que ha adquirido buques cuya construcción ha sido ordenada directamente ya sea a astilleros extranjeros o al Servicio Industrial de la Marina, tiene en la actualidad una edad promedio de 5.7 años, el Ministerio de Marina: 10 años y Petróleos del Perú: 9.5 años. En lo que se refiere a las Compañías privadas, la edad promedio de la flota es la siguiente: Naviera Neptuno S.A.: 20 años, Consorcio Naviero Peruano: 17 años, Línea Oceánica Peruana: 24 años; Naviera Amazónica Peruana: 20 años, Petrolera Transoceánica S.A.: 17 años; y, Naviera Humboldt: 5.8 años, lo cual da un promedio de vida útil de la Flota Mercante Nacional de 14.3 años, esto indica que es imperativa la renovación de nuestra flota además del aumento vegetativo que debe absorber para la década del 80 (Ver anexo XII).

La vida promedio útil por tipo de buque es aproximadamente, para los graneleros y cargueros de 15 a 20 años y, para los tanqueros de 10 a 15 años. Varios buques de la Flota Mercante Nacional han sobrepasado estos promedios de vida útil, tales como el *"Capirona"*, con 27 años, *"Tumi"* con 25 años *"Primer Yacu"* con 23 años, *"Lima"* con 20 años, *"Huascarán"* con 19 años y *"9 de octubre"* con 19 años (Ver anexo XIII).

Si a esto se agrega que con los años de servicio, los costos de operación y mantenimiento son muy altos, la Marina Mercante Nacional tiene la imperiosa necesidad de renovar su flota y adecuarla a la época para una mejor utilización en los tráficos donde opera. Para los próximos años, la Compañía Peruana de Vapores necesita aumentar su flota con un granelero modificado de 25,250, (3) multipropósitos de 20,000 toneladas cada uno, (1) carguero de 13,000 toneladas y (2) cargueros de 7,500 toneladas. En el caso de Petróleos del Perú: (7) tanqueros de diferente tonelaje. Además, la CPV también ha indicado su intención de adquirir (2) metaleros de 150,000 toneladas cada uno; de estas necesidades, la CPV ya ordenó al *Sima-Perú* la construcción del granelero modificado y (1) de los multipropósitos de 20,000 DWT. (Ver anexo XIV).

ALGUNAS CONSIDERACIONES PARA HACER COMPETITIVA A LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION NAVAL EN EL PERU

Hemos visto la necesidad de desarrollar la industria de la construcción naval por las implicancias directas que trae a la industrialización de un país, somos conscientes que nuestra Flota Mercante Nacional requiere renovarse e incrementarse y que el Gobierno ya dio los dispositivos legales para viabilizar la implementación de una industria naviera. Todo esto debe ser motivo para que en el más corto plazo los organismos involucrados coordinen esfuerzos y hagan realidad una industria vigorosa y competitiva en la medida de sus posibilidades y limitaciones.

Debemos ahora analizar algunas consideraciones que son necesarias para poder lograr que en el Perú la industria de la construcción naval sea competitiva, siendo éstas:

1ro. Programación de la Industria Naval para los próximos (15) años con revisiones quinquenales.

2do. Financiación a largo plazo y bajos intereses.

3ro. Calidad y disponibilidad del factor humano en todos los niveles.

4to. Cumplimiento en los tiempos de entrega, precios justos y buques de buena calidad.

5to. Industria Auxiliar

6to. Alta Productividad

1ro. Programación de la Industria Naval para los próximos (15) años con revisiones quinquenales.– La industria de la construcción naval necesita conocer con mucha anticipación el buque que va a construir, ya que el acero, la maquinaria principal y auxiliar así como gran parte de los insumos, necesitan ser pedidos como *"hechos a medida"*; para citar un ejemplo: El Codaste, parte vital del buque es completamente diferente el de un Carguero, al de un Tanquero o Granelero a pesar de que tengan estos buques el mismo desplazamiento y, sólo su confección, siempre y cuando se cuente con los moldes apropiados, tarda más de (6) meses.

En lo que respecta al proceso de construcción en sí, un astillero en un instante determinado debe tener por lo menos (4) buques en proceso de construcción: uno en la etapa de interpretación de planos, otro en fabricación en talleres, otro en erección y por último, otro en equipamiento. De preferencia, el astillero debe construir series de buques con los que se obtiene ahorro en la mano de obra por trabajos repetitivos y se acorta en gran parte el tiempo de construcción (Ver anexo XV).

Con una programación que ocupa un período más que regular, se puede obtener la adquisición de los insumos en tiempo, oportunidad y a buen precio, por último, no debemos olvidar que la eficiencia de un astillero se mide por la utilización que se le da a su Grada de Lanzamiento o Dique de Construcción.

2do. Financiación a largo plazo y bajos intereses.– Cuando se habla de precios de buques siempre se está en el orden de los varios millones de dólares. El armador no desea descapitalizarse y prefiere que el buque que ordena construir sea pagado con su propia operación, esto hace que siempre esté buscando un tipo de financiación en la cual aporta una cuota inicial del orden del 15 al 20 o/o, y el saldo a pagarse en el periodo más largo y, que el costo del dinero no demande un gasto muy elevado para él; ya hemos visto como hay países que dan hasta 15 años incluyendo 3 de gracia a muy bajo interés para amortizar la deuda, es importante por lo tanto que las entidades crediticias del país puedan ofrecer condiciones lo más ventajosas posibles, ya que de no obtenerlo, el costo de operación del buque se

hace muy elevado y el precio de los fletes que puede ofrecer no es competitivo.

3ro. Calidad y disponibilidad del factor humano en todos los niveles.— El diseño de los buques no ha escapado de la gran tecnificación que han experimentado todos los campos industriales en los últimos años. El diseño del buque, para hacerlo más eficiente es cada vez más complejo y automatizado.
El astillero necesita contar no sólo en el nivel operario sino también gerencial; directores y mando medio que estén al día con los adelantos modernos para poder interpretar y ejecutar con eficiencia su trabajo específico.

4to. Cumplimiento en los tiempos de entrega, precios justos y buques de buena calidad.— Estos (3) factores están muy ligados entre sí y se explican por sí solos, pero podemos remarcar que el astillero debe entregar el buque en la fecha que contractualmente se ha comprometido con el armador, ya que éste al pagar la parte del buque financiada con la operación del mismo tiene elaborado un flujo de caja y cualquier retraso puede traerle problemas económicos impredecibles.
En lo referente al precio del buque, hay que observar que se está hablando de un precio justo y no de un precio bajo, ya que el precio mayormente está fijado por el grado de complejidad y calidad de la maquinaria que se instalará a bordo, por lo tanto no podemos exigir pagar el precio de un Ford cuando estamos especificando un Cadillac.
Por supuesto que el armador requiere que su buque sea de buena calidad, para lo cual el astillero no sólo debe contentarse con cumplir los requerimientos mínimos que le exige la Sociedad Clasificadora para obtener la clasificación del buque, sino que debe poner toda su experiencia para que el producto terminado opere con la más alta confiabilidad.

5to. Industria Auxiliar.— El Perú cuenta actualmente con un parque industrial que le puede permitir participar con éxito en la industria naval con muy poca inversión, lo único que desea el industrial es tener un mercado continuo para poder planificar su producción, de allí que es muy importante contar con una programación a mediano y largo plazo.

Se deberá promover la creación de industrias auxiliares que con la modalidad de sub-contratos, cooperen en trabajos específicos, tales como: Instalación de equipos, sistemas de prefabricado, etc., con lo que se logrará abaratar la construcción y disminuir los tiempos de entrega.

6to. Alta Productividad.— La productividad es el reflejo de todos los factores enunciados, a medida que mejora o empeora alguno de ellos, tendrá un grado de afectación mayor o menor la productividad.

La especialización y normalización son pasos importantes para eliminar el tiempo improductivo.

Debe reducirse al mínimo las averías o paralizaciones de la maquinaria del astillero mediante un buen servicio de mantenimiento.

Al trabajador hay que entregarle en el lugar de trabajo toda la maquinaria y elementos que necesita para efectuar sus tareas reduciendo los tiempos muertos y, aunque la legislación laboral peruana no permite el trabajo a destajo, deberá buscarse un sistema que incentive al trabajador a efectuar un trabajo con calidad y prontitud para obtener de él su más alta productividad.

Para terminar, debemos recordar que la historia de los pueblos nos ha enseñado que la industria de la construcción naval es un hito muy importante para obtener un desarrollo industrial.

El Perú necesita desarrollarse, cuenta con facilidades y tecnología. El mar es su vía más fácil y apropiada de comunicación; cuenta con el capital humano; el Gobierno ha dado los primeros pasos para implementar su industria naval; sólo nos queda trabajar mancomunadamente: armador, constructor y naviero, para que se cumpla lo que en otras oportunidades se ha dicho y que debe ser un lema nacional:

"Transportar los productos peruanos en buques peruanos, construidos por peruanos"

RESUMEN

Terminada la exposición del C. de N. César Villarán Tapia, y después del intermedio correspondiente, se procedió al período de preguntas formuladas por el auditorio al Panel que estaba conformado de la siguiente manera:

Coordinador: C de N. César Villarán Tapia
Miembros: C. de N. Víctor Posso Carrillo
C. de F. Renán Zúñiga Mossone
Ing. Pedro Vásquez Zegarra
Ing. Oswaldo Berrocal Curiel

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú se adhiere al homenaje que el señor Vicealmirante (r) Dn. Luis Ernesto Vargas Caballero rindiera al señor Vicealmirante (r) Roque A. Saldías (Q.E.P.D.) y cuyas palabras textuales reproducimos a continuación:

> "Tratándose de construcción naval, no puedo dejar de mencionar al hombre a quien la Marina le debe el hecho de que se haya iniciado la construcción naval y que tuvo que luchar con muchas oposiciones y que fue el tan recordado Vicealmirante Roque A. Saldías, a quien tanto le debe la Marina".

Durante el debate se mostró el interés en conocer cómo se encontraba la implementación de los Astilleros de los Servicios Industriales de la Marina en comparación con los principales astilleros latinoamericanos; asimismo, mostraron interés en conocer qué habían hecho los países del Pacto Andino con respecto a la implementación de sus facilidades.

Estas inquietudes fueron respondidas por el Panel, en el sentido de que la implementación de los Servicios Industriales de la Marina, en lo que respecta a la construcción de buques de alto bordo, convencionales, no tiene nada que envidiar a aquellas que se encuentran dentro de la Región y remarcaron los señores miembros del panel que, de no mediar una política agresiva en el sector regional, se puede perder la situación de Líder en que se encuentra con relación a los países del Grupo Andino.

Los señores componentes del auditorio, en diferentes pasajes del debate mostraron su preocupación ante la ausencia de los representantes de la Sociedad de Armadores del Perú, de los cuales sólo asistió, a título personal, uno de sus miembros; seguramente de contar con una asistencia masiva se hubiera podido aclarar una serie de inquietudes que quedaron flotando de la exposición realizada por el representante de dicha Sociedad.

Siendo necesario clarificar una serie de inquietudes que se presentaron en el auditorio referente a la conveniencia o no de continuar con una programación de construcciones navales, es recomendable que en un futuro muy cercano pueda llevarse a cabo una reunión tipo "Mesa Redonda" para discutir los problemas que conjuntamente afrontan los armadores y constructores navales con el fin de llegar a una solución que satisfaga a ambas partes, sobre

todo teniendo en cuenta los Decretos Leyes No. 22202 y 22283 promulgados recientemente.

Por ser de interés para la industria naval el desarrollo de industrias conexas que la apoyen eficientemente, no sólo en el campo de la construcción naval sino en el vastísimo campo de las reparaciones navales, sería muy provechoso que conjuntamente con la Mesa Redonda que se realice para las Construcciones Navales, se llevara a cabo otra referente a las Reparaciones Navales que redundará en beneficio de los que participen directa o indirectamente en esta industria y para el país en lo que se refiere a evitar incurrir en gastos en moneda extranjera que perjudica su balanza de pagos.

ANEXO I

CLASIFICACION DE BOLICHERAS

AGRUPACION DE EMBARCACIONES EN o/o Y TAMAÑO

AÑO	TAMAÑO DE EMBARCACIONES			CANTIDAD TOTAL DE EMBARCACIONES
	CHICA MENOR DE 65'	MEDIANA 65' A 79'	GRANDE MAYOR DE 79'	
1962	66.1 o/o	31.1 o/o	0.8 o/o	1,064
1965	28.7 o/o	66.1 o/o	5.2 o/o	1,639
1967	18.2 o/o	66.8 o/o	15.0 o/o	1,536

ANEXO II

CAPACIDAD PROMEDIO POR ESLORA

EMBARCACION	ESLORA (PIES)	CAPACIDAD (TONELADAS)
BOLICHERAS	68'	120
"	82'	180
"	90'	200
"	120'	350

ANEXO III

CONSTRUCCION DE BOLICHERAS POR MATERIAL

AÑO	MADERA	METAL	CANTIDAD EMBARCACIONES
ANTES 1959	100 o/o	.....	.....
1959	69.6 o/o	31.4 o/o	23
1960	43.1 o/o	56.9 o/o	65
1961	57.7 o/o	42.3 o/o	71
1962	60 o/o	40 o/o	275
1963	52 o/o	48 o/o	489
1966	16.9 o/o	83.1 o/o	177

ANEXO IV

FLOTA PESQUERA EXISTENTE AL AÑO 1967

MATERIAL	EMBARCACIONES CONSTRUIDAS		CANTIDAD DE EMBARCACIONES	PORCENTAJE
	ANTES 1964	DESPUES 1964		
MADERA	516	131	647	42.1 o/o
METAL	444	445	889	57.9 o/o

ANEXO V

COSTO PROMEDIO POR EMBARCACION

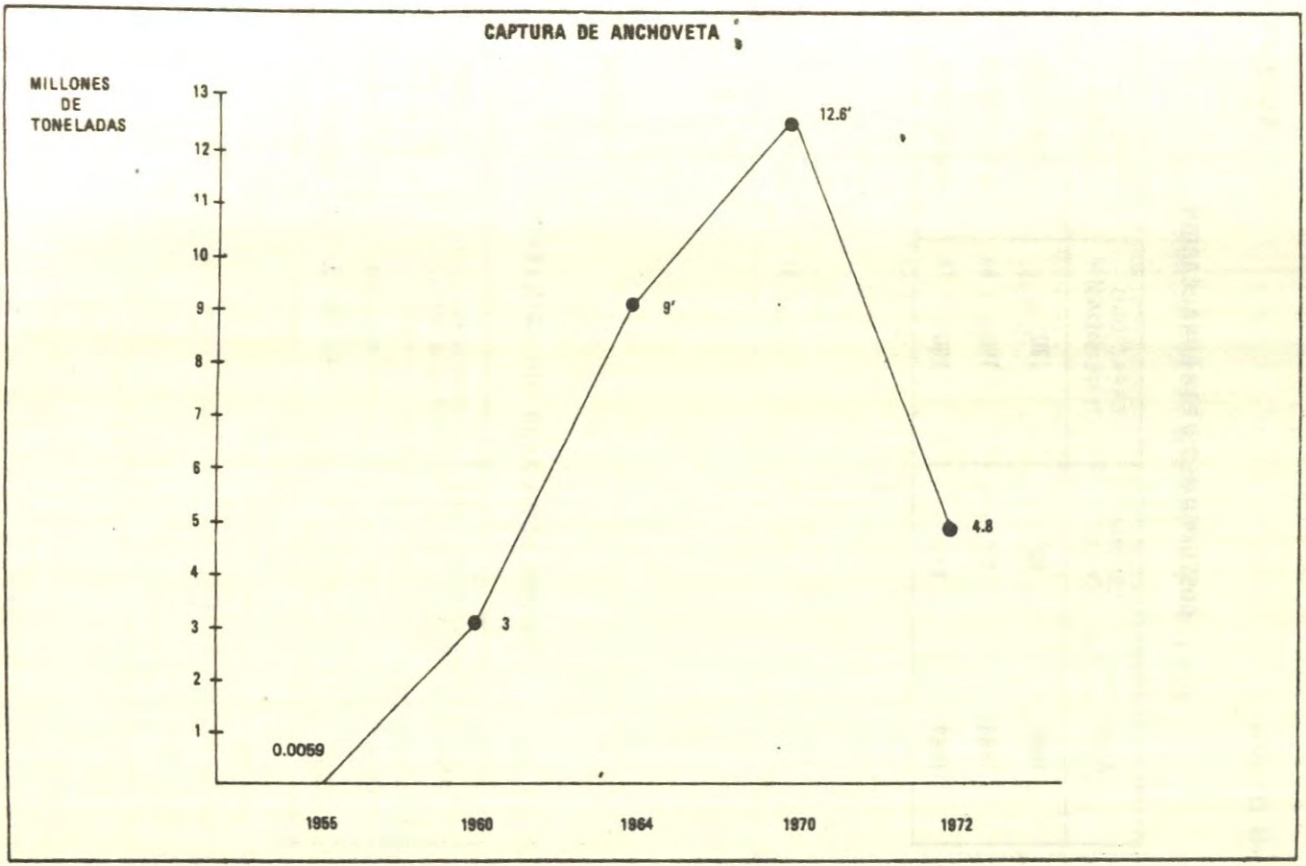
AÑO	ESLORA (PIES)	CAPACIDAD (TONELADAS)	PRECIO (SOLES)
1965	68'	120	1'700,000.00
1965	82'	180	3'400,000.00
1968	110'	250	10'000,000.00

ANEXO VI

DINERO MOVILIZADO POR ASTILLEROS

AÑO	EMBARCACIONES CONSTRUIDAS	COSTO PROMEDIO POR EMBARCACION	DINERO INVERTIDO
1963	489	1'500,000.00	733'000,000.00
1966	177	3'000,000.00	531'000,000.00

ANEXO VII


CAPTURA DE ANCHOVETA
MILLONES DE TONELADAS
13
12
11
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1
12.6'
9'
4.8
3
0.0059
1955
1960
1964
1970
1972

ANEXO VIII

EVOLUVION DE SIMA–PERU

DPTO. INDUSTRIAL ARSENAL NAVAL DEL CALLAO

14 DE FEBRERO 1950

CREACION SERVICIO INDUSTRIAL DE LA MARINA
(S. I. M. A.)

2 DE OCTUBRE 1973
DACION DECRETO LEY 21160
CREACION DE LA EMPRESA
SERVICIOS INDUSTRIALES DE LA MARINA
SIMA–PERU

ANEXO IX

METAS A CONSEGUIRSE PARA LA DECADA DEL 80

- TRANSPORTAR ALREDEDOR DEL 55 o/o DE IMPORTACIONES Y 50 o/o EXPORTACIONES.
- INCREMENTAR LA CAPACIDAD DE FLOTA MERCANTE NACIONAL DE 630,000 DWT a 1'184,000 DWT.

ANEXO X

DECRETO LEY 22202

EL GOBIERNO DECLARA A LA INDUSTRIA NAVAL COMO:

–PRIORITARIA

–ESTRATEGICA Y DE

–PREFERENTE INTERES NACIONAL

ANEXO XI

SUBSIDIOS OTORGADOS PARA DESARROLLAR LA INDUSTRIA NAVAL

PAIS	SUBSIDIO OTORGADO (PORCENTAJE DEL VALOR TOTAL DEL BUQUE)
BRASIL	50 – 60 o/o
JAPON	10 o/o
ALEMANIA FEDERAL	16 o/o
ESTADOS UNIDOS	50 o/o

ANEXO XII

FLOTA MERCANTE NACIONAL 1978

TIPO EMPRESA	EMPRESAS	No. DE BUQUES	AÑOS DE EDAD PROMEDIO
ESTATAL	C.P.V.	16	5.7
	PETROLEOS DEL PERU	2	9.5
	MINISTERIO DE MARINA	7	10
PRIVADA	NAVIERA HUMBOLDT	5	5.8
	PETROLERA TRANSOCEANICA	1	17
	CONSORCIO NAV. PERUANO	3	17
	NAV. AMAZONICA PERUANA	4	20
	LINEA OCEANICA PERUANA	1	24

PROMEDIO = 14.3

ANEXO XIII

NECESIDADES URGENTES DE RENOVACION DE BUQUES

ORDEN	NOMBRE DEL BUQUE	TIPO DE BUQUE	EMPRESA	AÑOS DE EDAD
1	CAPIRONA	GRANELERO	LINEA OCEAN. PERUANA	27
2	TUMI	CARGUERO	NEPTUNO	25
3	1er. YACU	"	NAV. AMAZONICA PERUANA	23
4	2do. YACU	"	" " "	23
5	LIMA	"	CONSORCIO NAV. PERUANO	20
6	RIO SANTA	GRANELERO	NEPTUNO	19
7	HUASCARAN	TANQUE	PETROL. TRANSOCEANICA	19
8	TACNA	CARGUERO	CONSORCIO NAV. PERUANO	19
9	9 DE OCTUBRE	TANQUE	PETROLEOS DEL PERU	19
10	3er. YACU	CARGUERO	NAV. AMAZONICA PERUANA	19
11	CUZCO	"	CONSORCIO NAV. PERUANO	18

ANEXO XIV

PROGRAMA DE INCREMENTO DE BUQUES PARA CPV. Y PETROPERU

C.P.V.

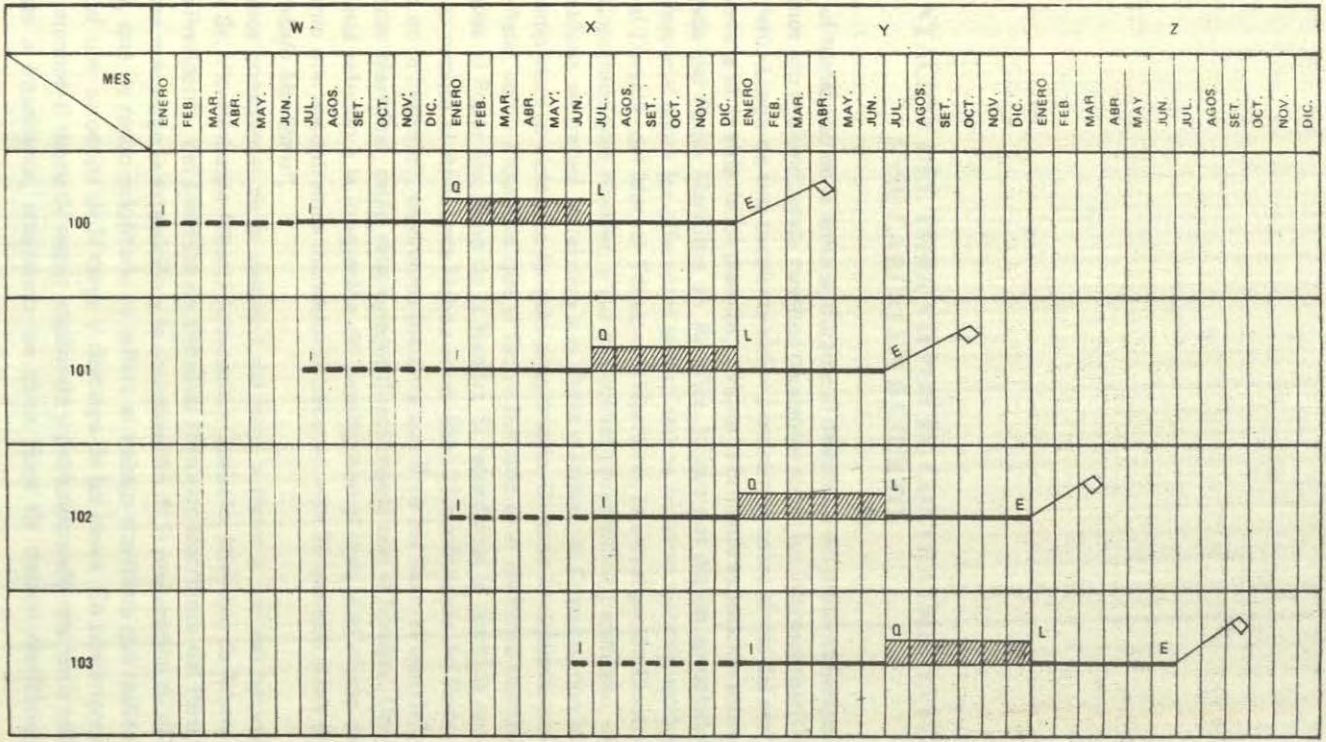
CANTIDAD	TIPO DE BUQUE	T.P.M.	T.P.M. ACUMULADO
1	GRANELERO MODIFICADO	25,250	25,250
3	MULTIPROPOSITOS	20,000	60,000
1	CARGUERO	13,000	13,000
2	CARGUERO	7,500	15,000
2	METALEROS	150,000	300,000
TOTAL 9			413,250

PETROPERU

CANTIDAD	TIPO DE BUQUE	T.P.M.	T.P.M. ACUMULADO
1	TANQUE	25,000	25,000
6	TANQUE	35,000	210,000
TOTAL 7			235,000

TOTAL GENERAL = 16 NUEVOS BUQUES
ACUMULADO = 648,250 T.P.M.

PROGRAMACION DE CONSTRUCCION



103 (I) – INTERPRETACION DE PLANOS
102 (Q) – FABRICACION EN TALLERES
101 (L) – ERECCION EN GRADAS
100 (E) – EQUIPAMIENTO

PRESENTACION DEL TEMA VII POR EL CONTRALMIRANTE JOSE CARCELEN BASURTO

En el transcurso de la semana, durante el desarrollo del presente Simposium, hemos ido profundizando nuestros conceptos sobre los intereses marítimos del Perú. Luego de una excelente visión panorámica sobre el uso del mar y su influencia en la vida de los pueblos, tuvimos la brillante exposición sobre la influencia del Poder Marítimo en América, lo que nos dio un apropiado marco referencial sobre los diferentes análisis que se hicieron a continuación respecto al Derecho del Mar, el Transporte Marítimo, la Investigación Científica, las Construcciones Navales; y sus respectivas proyecciones; asimismo, el día de mañana se tratará lo relativo a la Pesca e Industrias Conexas, con lo cual se completará el ciclo que ha sido programado. De todo lo expuesto podemos señalar como indudable que el factor humano es el elemento común que impulsa al Poder Marítimo de la Nación. Si recordamos la doctrina que al respecto expuso el Almirante Mahan en su libro "La influencia del Poder Marítimo en la Historia", tendremos presente que 3 de los factores que definen el Poder Marítimo, están relacionados directamente con el hombre. Uno de ellos está referido a la integración del hombre con el mar, y su efecto es tan evidente que encontramos mandatorio tratar en este Simposium sobre el tema *"Trabajo Marítimo"*.

Somos conscientes de la vastedad del tema a tratar y por eso hemos pedido al Sr. Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo, Miembro de Número y Vice-Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, quien tiene a su cargo la exposición y la coordinación de la preparación de dicho tema, que de modo prioritario se refiera al trabajo marítimo que realiza el personal que se ocupa de la carga y descarga de las naves. En posteriores trabajos tenemos el deseo de seguir ampliando y profundizando este tema tan importante e interesante, abarcando los otros tipos de trabajo marítimo.

Para el período de preguntas, acompañarán al Sr. Almirante Indacochea el Sr. Carlos Bohl Daneri, el Capitán de Navío Augusto Fernández Hidalgo, el Dr. Alcides Miranda, el Capitán de Navío Jaime Navach Nápoli, y el Capitán de Fragata (C.J.) Pablo Vásquez Flores.

Con ustedes, el Almirante Indacochea.

TEMA VII

TRABAJO MARITIMO

Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo

Señores, tengo el grato encargo de presentar a Uds. la problemática del Trabajo Marítimo como parte de este Simposium y "me acompañan aquí como panelistas":

El Capitán de Navío, Augusto Fernández Hidalgo, ex Presidente de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo.

El Doctor Alcides Miranda, ex Asesor Legal de la Dirección General de Transporte Acuático.

El Capitán de Navío, Jaime Navach Nápoli, actual Presidente de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo.

El Capitán de Fragata, Doctor Pablo Vásquez Flores, ex Asesor Jurídico de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo.

Y, el señor Carlos Bohl Daneri, antiguo funcionario de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo, como Asesor Laboral.

Todos de vasta experiencia en el campo, y estoy seguro nos ayudarán junto con Uds. a esclarecer este interesante tema.

El Tema, como todos los tratados, es muy importante, dentro de los Intereses Marítimos: es de características muy especiales y es finalmente poco conocido en general, aún entre los círculos que tienen que ver con las actividades marítimas.

Se llaman trabajadores marítimos, según el reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional, al personal agremiado que trabaja en la carga y descarga de mercadería en los buques, en los muelles, en astilleros, diques y varaderos.

Se dividen en dos grupos:

Primer Grupo: Personal que se ocupa en la carga y descarga de los buques así como en la recepción de las mercaderías en los muelles.

Segundo Grupo: Operarios de astilleros, diques y varaderos.

Como ven Uds., el "Trabajo Marítimo" sólo se refiere a estos dos grupos y no a todos los que trabajan en el mar o en relación con él.

La legislación vigente llama en forma genérica "Personal Marítimo" al conjunto y lo clasifica en:

a. El personal embarcado;
b. Los trabajadores marítimos; y,
c. Los pescadores.

El personal embarcado, está constituído por la oficialidad y tripulantes de la Marina Mercante.

Los trabajadores marítimos, a los cuales ya nos hemos referido.

Los pescadores, son las personas dedicadas a la pesca en el mar, ríos y Lago Titicaca.

Esta presentación, sólo se referirá al Trabajo Marítimo – Primer Grupo. Por su complejidad y extensión no es posible cubrir toda la gama del "personal marítimo" o "gente de mar", tema que debería ser tratado en otra oportunidad.

Abordaremos la presentación del Trabajo Marítimo en la siguiente forma:

a. Reseña Histórica,
b. El Trabajo Marítimo tal como es hoy;
c. Conclusiones, y,
d. Proyecciones.

RESEÑA HISTORICA

Es útil y necesario volver la cara atrás, por algunos minutos, para ver cómo era el trabajo marítimo en tiempos pasados y como ha evolucionado hasta nuestros días.

Haremos sólo una reseña en base a la bibliografía disponible y sin pretensiones de ninguna clase por razones obvias.

He encontrado datos de comienzos de la República y posteriores, sobre la organización del Trabajo Marítimo, y por las características que tenía, podemos presumir con bastante certeza que era si no igual, muy parecido al Sistema Colonial.

El Trabajo Marítimo, se regía por el *"Código de la Marina Mercante y Reglamento de Capitanías"* y por el *"Código de la Marina Militar"*.

El "Código de la Marina Mercante y Reglamento de Capitanías", establecía "Los gremios están constituídos del conjunto de los Matriculados, que bajo la protección de la Ley, se reúnen en los puertos para ejercer de un *modo*

exclusivo, las diversas industrias de mar o ríos *en cambio de los deberes y derechos* señalados en este Código y en el Naval".

En otro artículo decía: "Los gremios se clasificarán en el orden siguiente: Capitanes, Pilotos, Patrones, Carpinteros de ribera, Calafates toneleros, Estibadores, Balseros y Marineros".

Podemos ver como características principales, que el trabajador marítimo tenía que:

a. Estar agremiado en un puerto;
b. El trabajo era exclusivo para los gremios; y,
c. No comprendía el trabajo de estiba y desestiba a bordo de los buques.

El trabajo de estiba y desestiba se hacía con la dotación del buque, con el agregado de personal extra traído a bordo y en algunos casos por esclavos. No se empleaba la mano de obra local a bordo.

Los trabajadores marítimos de la época constituían "Las Milicias Navales de la República".

Textualmente se decía: "Están compuestas por todos los individuos residentes en las costas, islas y territorios fluviales que ejercen alguna industria y que están matriculados en los diversos gremios".

Constituía una organización militar que proveía a los componentes de:

a. La Escuela de Grumetes;
b. Las dotaciones de los buques de guerra,
c. Del Resguardo Marítimo;
d. De las Dependencias de Marina; y,
e. Las Reservas Navales.

Las Milicias Navales estaban organizadas en Tercios Navales.

"TERCIO NAVAL"

Mar. Diccionario Enciclopédico *Uteha.*

"Cada uno de los Cuerpos formados por la marinería de un departamento, alistada o Matriculada para el servicio de la Marina de Guerra".

El Tercio Naval en el Perú, comprendía a la organización de un Departamento con Litoral. El Tercio se subdividía en Partidos que comprendían a los puertos y caletas de una provincia.

A su vez, los Partidos se subdividían en distritos correspondientes a cada puerto, caleta e islas adyacentes.

Todos los matriculados eran marineros divididos en trozos de 20 hombres cada uno, con el nombre del Distrito a que pertenecían.

Cada cinco trozos de un Partido formaba una División. Cada tres Divisiones componía una Brigada.

Los Tercios, Partidos y Distritos estaban bajo el mando directo del Capitán de Puerto más antiguo de la respectiva jurisdicción. En cada Distrito, había uno o más 'sargentos' y 'cabos' según el número de trozos y eran escogidos entre los más idóneos para el trabajo.

Para los efectos del Trabajo, los Gremios de cada puerto, se organizaban por cuadrillas de: fleteros, tasqueros, lancheros, balseros, cargadores o playeros. El trabajo se hacía por turnos semanales, en el servicio de las embarcaciones menores y de la descarga de las playas.

El trabajo hecho por eventuales, sólo era posible con autorización expresa y justificada del Capitán de Puerto.

El pago era semanal, los días domingos y con la autorización y presencia del Capitán de Puerto, cuya intervención era garantía del cumplimiento justo de las tarifas autorizadas y demás reglamentaciones vigentes.

Los trabajadores eran responsables por la carga que se les confiaba debiendo abonar el precio correspondiente por las averías o pérdidas que se produjesen.

Este ordenamiento del Trabajo Marítimo se mantiene casi sin variaciones hasta casi ayer, 1919: en que por Ley No. 1569 se establece el Servicio Militar Obligatorio, quedando abolidas las Milicias Navales.

Por Decreto Supremo del 15 de Diciembre de 1919, se pone en vigencia el nuevo régimen del Trabajo Marítimo en los puertos del Litoral, del Lago Titicaca y los ríos de la República.

En este dispositivo se determina:

a. Que las industrias marítimas son de libre ejercicio;
b. Que las tarifas a pagarse por el trabajo que se ejecute, serán fijadas por una junta presidida por el Capitán de Puerto respectivo e integrada por dos delegados de los trabajadores y dos de la Cámara de Comercio del lugar y que en caso de discrepancia en cuanto al monto se someterá el asunto a arbitraje;
c. Que los salarios serán abonados en propias manos de los servidores por una persona comisionada a tal efecto por la agencia o casa comercial que requirió de sus servicios;
d. Que la autoridad marítima intervendrá en caso de incumplimiento de tarifas o faltas del servidor, calificándolo e imponiéndole sanciones;
e. Que debe designarse capataces de conformidad al número de operarios;
f. Que las Capitanías de Puerto llevarán registros de los trabajadores y controlará y vigilará las labores, determinando la renovación o no de las libretas cada seis meses; y,

g. Por último, deroga las disposiciones que sobre milicias navales y formación de gremios, tiene el Reglamento de la Marina Mercante y de Capitanías en vigencia.

A partir de ese momento empieza a irse conformando poco a poco el sistema actual, como iremos viendo más adelante.

Es interesante hacer notar la aparición de las Juntas de Puerto en relación a los asuntos laborales típicos del Trabajo Marítimo. La presencia en la Junta de Puerto de la Fuerza Laboral, los Representantes de los Empleadores y la Autoridad, son desde ese entonces garantía de las buenas relaciones y la paz laboral en los puertos, pocas veces alterada y casi siempre por razones ajenas al trabajo mismo.

Aparece así muy tempranamente en el Perú, la "participación" real y pragmática y no la demagógica de los últimos tiempos.

Por Decreto Supremo del 13 de octubre de 1925, se amplía el Artículo 546 del Reglamento de la Marina Mercante y de Capitanías, en el sentido que las naves extranjeras que operen en los puertos del país, deberán emplear personal peruano en sus bodegas, pudiendo sus tripulantes solamente manejar los winches, cuidar los portalones y reemplazar a los peruanos si éstos se niegan a efectuar labores extraordinarias.

En 1928, se prohíbe en forma absoluta cualquier tipo de labor de carga y descarga con tripulaciones de naves extranjeras por la razón que fuera.

Aparece entonces recién el Trabajador Marítimo hoy llamado del primer grupo, limitado a las naves extranjeras.

Es recién en 1933, por Ley 7700 del 2 de febrero que se modifica el criterio prohibitivo sólo para naves extranjeras, determinándose que también las naves peruanas deberán efectuar sus labores de carga y descarga con personal matriculado de los gremios de los puertos.

En 1934, al inaugurarse las obras portuarias del Callao, se tiene el primer puerto con muelles de atraque directo (1) y lógicamente trae una serie de cambios en el Trabajo Marítimo del Callao, cambios que se irán extendiendo conforme se ponen en servicio obras similares en Matarani, Chimbote, Salaverry, Paita, Ilo y Punta Pejerrey, reemplazando progresivamente a los puertos con sistema de Lanchonaje (2), sistema que tendrá que desaparecer en una década o más.

La complejidad y características del Trabajo Marítimo puestos de manifiesto con la entrada en servicio de los muelles de atraque directo en el Callao llevan a la creación de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo del Callao, antecesora de la actual.

Por Decreto Supremo del 8 de marzo de 1935 y refrendado por el Ministerio de Hacienda, se crea la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo y su órgano anexo la hoy llamada Oficina de Trabajo Marítimo.

Se le asigna como funciones:

a. Controlar el trabajo o participación de toda persona o entidad que intervenga en la carga y descarga de las naves;
b. Vigilar por su oficina anexa las labores en forma directa de los muelles;
c. Llevar el registro de los trabajadores marítimos;
d. Solucionar cualquier diferencia entre trabajadores y usuarios, siendo sus fallos inapelables en cuanto a jornales y eficiencia en el trabajo;
e. Decretar la cancelación de matrículas en los casos graves comprobados; y,
f. Dictar las medidas requeridas para el cumplimiento de sus funciones.

Su conformación será:

- Dos representantes del Gobierno, los cuales serán designados por la Marina;
- Un representante del Comité Naviero del Callao;
- Un representante de las embarcaciones de cabotaje menor; y,
- Un representante de la Cámara de Comercio de Lima.

Como particularidad es dable mencionar que si bien los dos delegados son de Marina, corresponde al Ministerio de Hacienda escoger entre ellos tanto al Presidente de la Comisión como al Jefe de la Oficina anexa.

Este Decreto Supremo, es refrendado por el Ministerio de Hacienda.

Por Decreto Supremo de 18 de junio de 1936, refrendado por el Ministerio de Hacienda se ordena que la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo del Callao, asuma las atribuciones que fueran conferidas por Decreto Supremo del 29 de noviembre de 1934 a la Superintendencia de Aduanas, en lo referente a las operaciones marítimo-comerciales del Puerto del Callao; funciones que originariamente estuvieran a cargo del Capitán de Puerto de acuerdo con el Reglamento de Capitanías.

Por Decreto Supremo de 16 de diciembre de 1940, se organiza las labores del trabajo marítimo en el Callao y se crea en su Artículo 4; un grupo de estibadores supernumerarios para los casos en que la demanda de servicios supere el número de estibadores matriculados.

Por Decreto Supremo de 5 de mayo de 1943 refrendado por el Ministerio de Hacienda y al asumir el Gobierno la Administración del Terminal Marítimo del Callao, se le da a la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo la siguiente estructura:

- Un miembro perteneciente al personal de la Marina, que designará el Ministerio de Marina;
- El Jefe del Departamento de Muelles y Almacenes Fiscales;
- El Director General de Trabajo, del Ministerio de Justicia y Trabajo; y,
- El Jefe de la Sección y Marina Mercante de la Dirección General de Hacienda, quien actuará como Secretario.

Asimismo, en su artículo 2 se amplía su jurisdicción a todo el litoral, en el conocimiento y solución de toda diferencia que se suscite entre los Gremios y las Compañías de transportes.

Como corolario de esta elevación de nivel jerárquico de los componentes de la Comisión Controladora, el Ministerio de Marina se ve obligado a nombrar como un delegado a un miembro de la Armada de mayor grado y por Resolución Ministerial de 18 de mayo de 1943 se ordena que el Director de Capitanías asuma tal función.

Por Decreto Supremo de 17 de enero de 1946 se dispone que los puertos marítimos y fluviales del país pasen a la jurisdicción administrativa del Ministerio de Marina, desapareciendo así la dualidad de autoridad que existía entre los Capitanes de Puerto y los Jefes de Puerto.

Por ende la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo del Callao, dadas las funciones que le competen, pasa del Sector Hacienda al de Marina, autorizándosele por Resolución Suprema No. 52 de 21 de enero de 1946 a continuar ejerciendo las funciones que desempeñaba; y a su Presidente para dirigirse directamente a los Capitanes de Puerto en los asuntos referentes al trabajo portuario.

Por Decreto Supremo No. 14 de 11 de febrero de 1959 y en base al estudio realizado por la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo para proponer una solución general a los problemas laborales del puerto del Callao, se establece:

a. La supresión del Gremio de Supernumerarios del Puerto y la incorporación de sus integrantes al Gremio de Estibadores del Cabotaje Mayor;
b. Que la Autoridad Portuaria asumirá en su jurisdicción los servicios que prestaban en el muro los supernumerarios, menos aquellos que sí corresponden a la labor de estiba y que son específicamente fijadas en el Artículo 11;
c. Que las Empresas Navieras o sus Agentes correrán con los gastos desde el gancho del winche en el muro a las bodegas o viceversa y la Autoridad Portuaria cobrando por sus servicios, lo hará a partir de ese punto en el costado de las naves;

d. Que cada estibador no podrá trabajar más de 26 turnos; y,
e. Que para el sostenimiento de los servicios que presta la Comisión Controladora, la Autoridad Portuaria está facultada a cobrar la tasa que fije el Ministerio de Hacienda.

Por Resolución Ministerial No. 1291 de 9 de junio de 1959, o sea a cuatro meses de la supresión del Gremio de Supernumerarios, ordénase abrir en la Dirección General de Capitanías y Marina Mercante, un Registro de Trabajadores Marítimos sin Matrícula del Callao, con la denominación de "Postulantes a Trabajadores en el Area Portuaria del Callao".

Esta nueva agrupación se conforma aparentemente, en base a los llamados "puntos" que laboraban anteriormente en forma subrepticia.

En el dispositivo se determina que no podrán pasar de 500 y que no adquirirán otros derechos que el de postulantes, debiendo llenar las vacantes que se produzcan en los Gremios Marítimos, Autoridad Portuaria y en las obras de ampliación del puerto.

Es necesario observar dos aspectos desde la aparición de la Comisión Controladora. El primero, es que se da al Ministerio de Hacienda, una competencia que no le correspondía, creándose una dualidad de funciones, lo que se corrije posteriormente, y el segundo, es que aparecen oficialmente los postulantes lo que crea nuevos problemas. Estos errores tenderán a repetirse y siempre por acción política (demagogia).

EL TRABAJO MARITIMO TAL COMO ES HOY

Para presentar esta parte de la exposición me he valido principalmente de un trabajo hecho por una Comisión Multisectorial, en el verano de 1972. Comisión creada para viabilizar una posición política.

Integramos esa comisión, el Sr. Carlos Cicala Motta de ENAPU, el Dr. Alcides Miranda Bernal, asesor jurídico en ese entonces, de la Dirección Gral. de Transporte Acuático, aquí presente; el Sr. Rafael Castañeda Amesaga y el Dr. Manuel Barbosa Falconí del Ministerio de Trabajo, el Capitán de Navío, hoy Contralmirante José Carcelén Basurto, aquí con nosotros; y, como observadores, muy interesados, por cierto, el Capitán de Navío hoy Contralmirante Jorge Del Aguila Alcorta, recién nombrado Presidente de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo y el Capitán de Navío hoy Contralmirante Alejandro Pérez Ruiz, saliente del cargo, y el que habla.

El encargo era el Estudio de la Actividad Laboral de los Trabajadores Marítimos que efectúan e intervienen en la carga y descarga de las naves.

Al hacer los análisis preliminares del problema, concluimos rápidamente que ninguno de los miembros de la Comisión conocía lo suficiente de la

CUADRO METODOLOGICO

MARCO DE REFERENCIA	ELEMENTOS HETEROGENEOS 1er. ORDEN	ELEMENTOS HETEROGENEOS 2do. ORDEN	ELEMENTOS HETEROGENEOS 3er. ORDEN
TRABAJO MARITIMO A BORDO DE LAS NAVES EN LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA.	1º NATURALEZA Y MODALIDADES DEL TRABAJO MARITIMO.	a) SEGUN EL TIPO DE TRABAJO	ESTIBA TARJA MANIOBRA GUARDIANIA ACARREO: CARREROS; PARIHUELEROS; VAGONETEROS; MOVILIZADORES DE CARGA
		b) SEGUN EL TIPO DE TERMINAL	LANCHONAJE ATRAQUE DIRECTO
		c) SEGUN LA OPORTUNIDAD DE TRABAJO.	
		d) SEGUN LA ORGANIZACION PARA EL TRABAJO	CUADRILLAS INDIVIDUAL ROTACION ATENCION CONTINUA - TURNOS
		e) SEGUN LA FORMA DE REMUNERACION.	DESTAJO FIJA POR OPERACION
		f) SEGUN EL EMPLEADOR	UNICO MULTIPLE
		g) SEGUN LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD.	RIESGO OCUPACIONAL
	2º ORGANIZACION LABORAL DEL TRABAJO MARITIMO	a) GREMIOS MARITIMOS	ESTIBADORES: MUELLEROS; LANCHEROS MANIOBRISTAS TARJADORES GUARDIANES PARIHUELEROS - VAGONETEROS CARREROS
		b) AGRUPACIONES Y/O ASOCIACIONES DE POSTULANTES	ESTIBADORES TARJADORES MANIOBRISTAS PARIHUELEROS- VAGONETEROS
		c) SINDICATOS Y FEDERACIONES.	
	3º REGIMEN LEGAL DEL TRABAJO.	a) EVOLUCION HISTORICA b) REGIMEN LABORAL MARITIMO c) REGIMEN LABORAL GENERAL DEL PERU d) REGIMEN LABORAL MARITIMO EN OTROS PAISES LATIONAMERICANOS	
	4º ORGANISMO REGULADOR DEL TRABAJO MARITIMO	a) COMISION CONTROLADORA DEL TRABAJO MARITIMO.	FUNCIONES Y SU CLASIFICACION ORGANIZACION ACTUAL
		b) ORGANISMOS SIMILARES EN OTROS PAISES.	

CUADRO 1

compleja realidad que teníamos entre manos y por lo tanto, decidimos hacer un estudio e investigación sistemática del Tema.

Recurrimos como metodología de estudio a usar, una simplificación del método científico (Cuadro 1) para lo cual hicimos previamente acopio de una vasta bibliografía.

ESTUDIO DEL PROBLEMA LABORAL MARITIMO

Marco de Referencia

La Comisión, de conformidad con la metodología adoptada, fijó como marco de referencia de la labor a desarrollar, la actividad laboral que se realiza en la carga y descarga a bordo de las naves comerciales, en los Puertos del país.

Objetivo del Estudio

Precisado el campo operacional, se determinó que el objetivo a alcanzar era "proponer recomendaciones para la racionalización del trabajo marítimo" con lo cual se lograría un mayor rendimiento y menores costos operativos, cautelando al mismo tiempo los derechos de los trabajadores.

Determinación de los Elementos Heterogéneos

La realidad compleja se dividió en los siguientes elementos heterogéneos:

1. *De Primer Orden:*
   a. Naturaleza y modalidades del Trabajo Marítimo;
   b. Organización Laboral del Trabajo Marítimo;
   c. Régimen legal del Trabajo Marítimo en el Perú; y,
   d. Organismo encargado del Trabajo Marítimo.

2. *De Segundo Orden:*
   a. *Referentes al Primer Elemento*
      - Según el tipo de trabajo
      - Según el tipo de terminal
      - Según la oportunidad de trabajo
      - Según la organización para el trabajo
      - Según la forma de remuneración
      - Según el empleador
      - Según los aspectos de seguridad.

b. *Referentes al Segundo Elemento*
   - Gremios Marítimos
   - Agrupaciones y/o Asociaciones de Postulantes
   - Sindicatos y Federaciones.

c. *Referentes al Tercer Elemento*
   - Evolución Histórica
   - Régimen Laboral Marítimo
   - Relación con el Régimen Laboral Común del Perú
   - Régimen Laboral Marítimo en los Países Latinoamericanos.

d. *Referentes al Cuarto Elemento*
   - Comisión Controladora del Trabajo Marítimo
   - Organismos similares en otros países.

3. *De Tercer Orden:*

a. *Referentes al Tipo de Trabajo*
   - Estiba,
   - Tarja,
   - Maniobra,
   - Guardianía; y,
   - Acarreo (Carreros, parihueleros, vagoneteros, movilizadores de carga).

b. *Referentes al Tipo de Terminal*
   - Lanchonaje; y,
   - Atraque directo.

c. *Referentes a la Organización para el Trabajo*
   - Cuadrillas,
   - Individual,
   - Rotación; y,
   - Por turnos.

d. *Referentes al Tipo de Remuneración*
   - Destajo,
   - Fija; y,
   - Por operación.

e. *Referentes a los Empleadores*
   - Unico; y,
   - Múltiple.

f. *Referente a Aspectos de Seguridad*
   - Riesgo Ocupacional

g. *Referentes a los Gremios Marítimos*
   - Estibadores (estibadores, muelleros, lancheros),
   - Maniobristas,
   - Tarjadores,
   - Guardianes,
   - Parihueleros – Vagoneteros; y,
   - Carreros.

h. *Referentes a las Agrupaciones de Postulantes*
   - Estibadores,
   - Tarjadores,
   - Maniobristas; y,
   - Parihueleros – Vagoneteros.

ANALISIS

Se procedió al análisis de los elementos heterogéneos en los diversos órdenes que se han mencionado anteriormente, habiéndose establecido:

1. *Respecto a la Naturaleza y Modalidad del Trabajo Marítimo*

   a. *Según el tipo de Trabajo*

      1. Se entiende por trabajo marítimo, para los efectos del estudio encomendado a esta Comisión, las labores que se efectúan a bordo de las naves Comerciales y que están relacionadas directa e indirectamente con la carga o descarga.

      2. Se entiende por estiba, la *tarea básica* del trabajo marítimo, que consiste en ordenar adecuadamente la carga a bordo de las naves, en las operaciones de carga o descarga.

      3. Se entiende por tarja, la *tarea complementaria* que consiste en controlar la carga que se embarca o desembarca de las naves.

      4. Se entiende por maniobra, la *tarea complementaria* que consiste en el acondicionamiento de las naves para las operaciones de carga y descarga.

5. Se entiende por guardianía la tarea relacionada con el cuidado y vigilancia de la carga que se encuentra en tierra.

6. La labor de acarreo, es la movilización de carga en tierra, y ejecutada por los carreros, parihueleros y vagoneteros.

b. *Segun el tipo de Terminal*

Existen dos tipos de terminales: de lanchonaje y de atraque directo.

1. Es terminal de lanchonaje, aquel en que las naves fondeadas en bahía, son atendidas en sus operaciones de embarque y/o desembarque de la carga mediante lanchones; y,

2. Es terminal de atraque directo, aquel en que las naves acoderan a los muelles de atraque para efectuar directamente sus operaciones de embarque y/o desembarque.

Cabe señalar que los puertos de reciente construcción son de atraque directo y que muchos puertos que fueron de lanchonaje se han convertido en puertos de atraque directo.

Asimismo, con el fin de dar mayor fluidez al manipuleo de la carga y descarga en algunos terminales y naves, se han implantado sistemas de modernización y automatización, lo que ha traído como consecuencia un menor tiempo de permanencia de los buques en los puertos.

La modernización en las operaciones de carga y descarga de las naves, ha introducido también el empleo de ciertos equipos o implementos que no son utilizados por los estibadores debido a su falta de capacitación técnica.

Esto ha motivado que los usuarios contraten directamente personal que desempeñe esta labor, llevando así a la nave, mano de obra ajena a los Gremios Marítimos.

c. *Según la oportunidad de Trabajo*

Las estadísticas demuestran que el Trabajo Marítimo es irregular, ya que no siempre están a pleno trabajo las facilidades de los terminales de los puertos y que existen muchas fluctuaciones debido a los siguientes factores que afectan las oportunidades de trabajo:

1. Cantidad fluctuante de buques presentes en el puerto,
2. La cantidad de carga de las naves,
3. Tipo de carga de las naves,

4. Frecuencia de llegada irregular, de naves a puerto,
5. Trabajo adicional en los buques de remate, a solicitud de los Armadores,
6. Factores meteorológicos e hidrográficos; y,
7. Número de trabajadores marítimos en los puertos.

d. *Según la Organización del Trabajo*

Las especiales características del trabajo marítimo determinan que éste se realice en la siguiente forma:

1. En cuadrillas, variables en su número según el tipo de carga, para las labores de estiba y maniobra;
2. Individual, para la labor de tarja;
3. Por rotación debido a su irregularidad y para una equitativa distribución de trabajo; y,
4. Por turnos, con la finalidad de prestar una atención continuada y relevar adecuadamente a los trabajadores.

e. *Según la forma de Remuneración*

El trabajo marítimo, es remunerado en las siguientes formas:

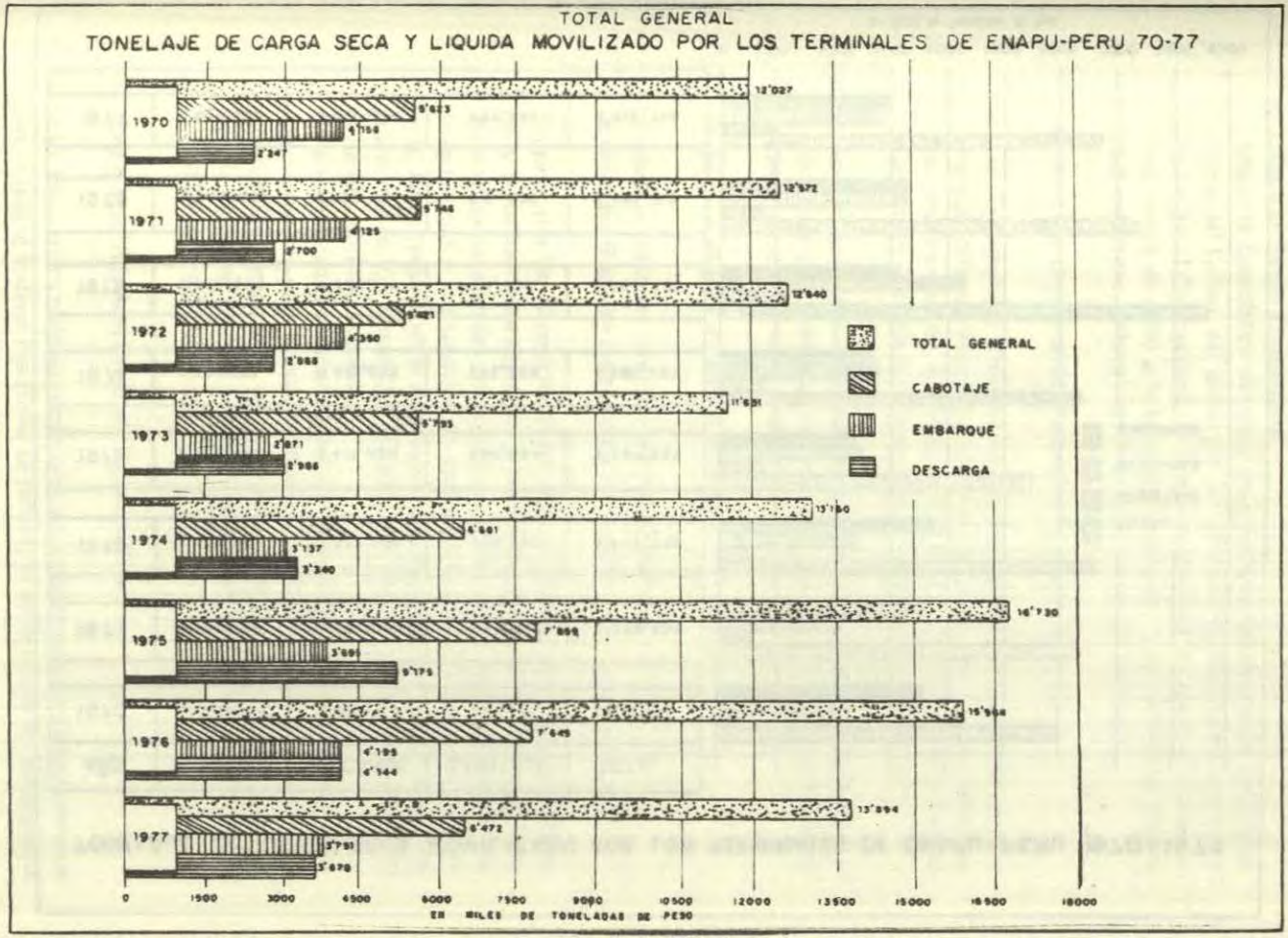
1. A destajo, para las labores de estiba.
2. A remuneración fija diaria, para los maniobristas y tarjadores. Como excepciones, en el Callao los tarjadores y en Salaverry los estibadores, perciben remuneración fija mensual; y los maniobristas de Salaverry, cobran por cada operación que realizan.

f. *Según el Empleador*

1. *Múltiple:* Como consecuencia de la modalidad de trabajo el empleador generalmente es múltiple, pues los trabajadores marítimos laboran sucesivamente en diferentes naves con los respectivos diferentes empleadores.

2. *Unico:* Como excepción, en el Puerto de Salaverry, el empleador único, la Empresa Nacional de Puertos.

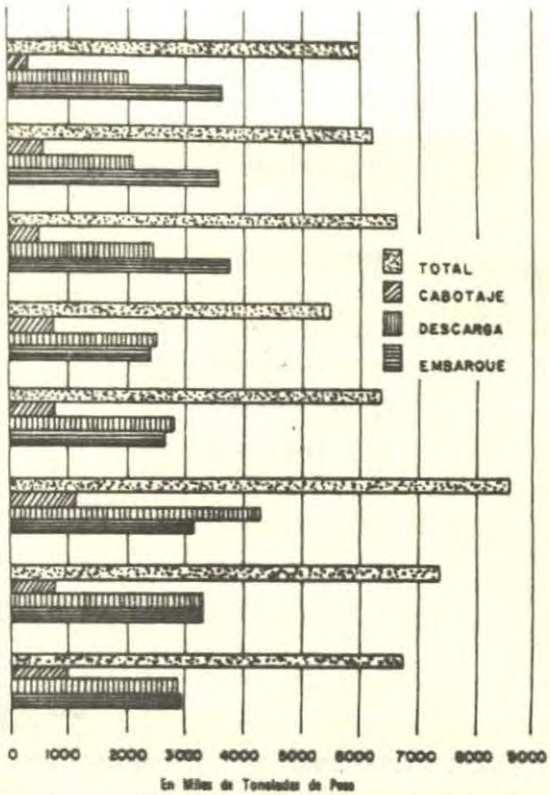
Asimismo, en algunos puertos, en que las faenas de movilización de carga es desempeñada por estibadores, se considera que para ese grupo de trabajadores el empleador es único (ENAPU), lo mismo que para los parihueleros, vagoneteros y guardianes del Callao.


TOTAL GENERAL
TONELAJE DE CARGA SECA Y LIQUIDA MOVILIZADO POR LOS TERMINALES DE ENAPU-PERU 70-77
1970
1971
1972
1973
1974
1975
1976
1977
TOTAL GENERAL
CABOTAJE
EMBARQUE
DESCARGA
0
1500
3000
4500
6000
7500
9000
10500
12000
13500
15000
16500
18000
EN MILES DE TONELADAS DE PESO

CUADRO 2

TONELAJE DE CARGA SECA MOVILIZADO POR LOS TERMINALES DE ENAPU-PERU 1970-1977

AÑO	EMBARQUE	DESCARGA	CABOTAJE	TOTAL
1970	3'680,647	2'004,214	327,244	6'012,105
1971	3'584,784	2'110,104	544,969	6'239,857
1972	3'708,000	2'407,538	506,760	6'622,298
1973	2'385,470	2'411,859	700,624	5'497,953
1974	2'680,822	2'823,032	796,369	6'280,223
1975	3'112,573	4'339,317	1'151,600	8'603,490
1976	3'249,448	3'313,638	831,933	7'395,019
1977	2'923,003	2'890,684	999,049	6'812,706



CUADRO 3

g. *Según el Riesgo Ocupacional*
Según la Estadística obtenida en el Sistema Asistencial de los Estibadores del Callao, así como por las indagaciones hechas en el Instituto de Salud Ocupacional, el riesgo profesional no acusa un significativo índice de daño a la salud del trabajador. Las medidas de seguridad existentes, influyen así mismo en esta baja incidencia.

2. *Respecto a la Organización Laboral del Trabajo Marítimo*

a. Los Trabajadores titulares en los puertos, se hallan organizados en gremios diferenciados por la labor que realizan. Así se tiene que existen Gremios de: Estibadores, Muelleros, Lancheros, Maniobristas Tarjadores, Guardianes, Parihueleros-Vagoneteros y Carreros.

b. Existen asimismo agrupaciones o asociaciones de postulantes, conformados por trabajadores eventuales que realizan en determinadas circunstancias las labores correspondientes a los titulares.

3. *Respecto al Régimen Laboral Marítimo*

Evolución Histórica: visto en la primera parte.
Análisis del Régimen Legal Actual en el Perú

En principio las disposiciones del régimen laboral general se han aplicado y se aplican para todos los trabajadores del país. Sin embargo, debido a las peculiaridades del trabajo marítimo, muy especialmente por su irregularidad y la pluralidad de empleadores para los que prestan servicios, ha tornado muchas veces ilusoria o remota la percepción o goce de los derechos y/o beneficios sociales que les otorgaban las normas del ordenamiento legal general.
Es por la antedicha circunstancia que se han dictado diversas disposiciones especiales para ser aplicadas a los trabajadores marítimos y se ha constituído, igualmente, un organismo especial para facilitar la observancia de dichas normas y hacer tangibles esos derechos a favor de los trabajadores marítimos.

Análisis del Régimen Legal en Latinoamérica

Estando a datos obtenidos con relación a varios países latinoamericanos en lo que al trabajo marítimo se refiere, se aprecia que en estos países

no existe un régimen laboral marítimo independiente o distinto del régimen general en materia de derechos y beneficios.

Del mismo modo a lo que acontece en el Perú, en los países latinoamericanos se han dictado normas especiales para hacer viables o aplicables los principios normativos del régimen laboral común, al trabajo marítimo.

Igualmente, a semejanza de lo que ocurre en el país, existen organismos administradores o reguladores de ese tipo de actividad, variando únicamente en ciertas características de naturaleza estructural.

COMISION CONTROLADORA DEL TRABAJO MARITIMO ORGANIZACION Y FUNCIONES

La Comisión Controladora del Trabajo Marítimo fue creada por Decreto Supremo del 8 de marzo de 1935 y Decreto Supremo complementario del 28 de diciembre de 1935 en vista del incremento de las actividades portuarias entre ellas la labor de carga y descarga de mercaderías a bordo de las naves.

Se constituyó por Delegados de los Ministerios de Marina, Hacienda y Trabajo, de los usuarios y trabajadores marítimos del puerto, bajo la presidencia de un jefe de la Marina de Guerra, disponiendo los mismos Decretos que la Sección del Terminal Marítimo, dependencia del Ministerio de Hacienda y Comercio que se ocupaba de los gremios marítimos en esa época, pasara a órdenes de la Comisión que se creaba, siendo los haberes del personal de dicha Sección pagados por el Terminal Marítimo del Callao.

Asimismo por Resolución Suprema del 18 de junio de 1936 la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo, asumió las atribuciones concedidas por Resolución Ministerial del 19 de noviembre de 1932 a la Superintendencia General de Aduanas en lo referente a las operaciones marítimas-comerciales del puerto del Callao, que originalmente estuvieron a cargo del Capitán de Puerto.

Posteriormente y por Decreto Supremo del 17 de enero de 1946 se dispuso se reintegrase a la exclusiva jurisdicción del Ministerio de Marina, la autoridad y funciones señaladas a los jefes de puerto por Decreto Supremo y Resolución Suprema del 31 de enero y 15 de febrero de 1941 respectivamente pasando también la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo a ser dependencia directa del Ministerio de Marina, sin contar con partida alguna en el Presupuesto General de la República, por cuanto su presupuesto está financiado por el cobro de servicios que se efectúan a las Compañías y Agencias Navieras en el Callao y que fue ampliado a los demás puertos del país por Decreto Supremo 05 del 16 de abril de 1971.

Actualmente se encuentra constituído por los siguientes Miembros:

- Un Delegado del Ministerio de Marina (Presidente);
- Un Delegado del Ministerio de Transportes y Comunicaciones;
- Un Delegado del Ministerio de Trabajo;
- Un Delegado de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas;
- Un Delegado de la Empresa Nacional de Puertos;
- Un Delegado de la Cámara de Comercio del Callao;
- Un Delegado de la Asociación de Armadores del Perú;
- Un Delegado de la Asociación Marítima del Perú;
- Un Delegado del Sindicato de Estibadores del Callao; y,
- Un Delegado de la Sociedad de Empleados Tarjadores del Callao.

Este Consejo de Delegados, es el organismo máximo de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo en todos los puertos del país, ejerce su acción a través del presidente de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo.

MISION

La Comisión Controladora del Trabajo Marítimo tiene por misión regular y controlar la labor del personal de trabajadores marítimos que se encarga de los servicios de manipulación, embarque y desembarque de mercaderías y carga en general de las naves, dirimir las controversias que se suscitan entre los trabajadores con las Administraciones Portuarias, Compañías y/o Agencias Navieras, propendiendo a la mayor eficacia operativa y económica de los puertos de acuerdo con los lineamientos de la política general del Gobierno; recaudar, controlar y administrar los fondos indemnizatorios y demás beneficios sociales de los trabajadores, conforme a las disposiciones vigentes, abonar los salarios y haberes de dichos trabajadores por cuenta de los empleadores que utilizan sus servicios.

FUNCIONES

Son funciones de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo las siguientes:

1. Reglamentar y controlar el trabajo a bordo de las naves en los puertos de la República.

2. Reglamentar y controlar todos los aspectos relativos a los gremios y agrupaciones de trabajadores y llevar sus registros.

3. Velar por el cumplimiento de las disposiciones laborales tanto a las Compañías y/o Agencias Navieras, como a los trabajadores.

4. Solucionar toda diferencia que se produzca entre el personal de trabajadores marítimos y las Compañías y/o Agencias Navieras o las Administraciones Portuarias.

5. Dar trámite a las solicitudes que presentan los trabajadores, las Compañías y/o Agencias Navieras y las Administraciones Portuarias, referentes al cumplimiento o interpretacion de las disposiciones y reglamentaciones sobre trabajo marítimo y resolverlas de acuerdo a las Normas Generales sobre procedimiento administrativo.

6. Aplicar sanciones tanto a empleadores como a trabajadores por las infracciones de los dispositivos legales o reglamentarios.

7. Recaudar de los empleadores los montos correspondientes a los derechos sociales de los trabajadores marítimos, controlar y administrar los fondos correspondientes de acuerdo a las reglamentaciones vigentes.

8. Abonar por cuenta de los empleadores los salarios y haberes de los trabajadores.

9. Practicar periódicamente Auditorías de los Fondos de Beneficios Sociales de los trabajadores marítimos y de los propios de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo.

10. Velar y propiciar el Bienestar Social de los trabajadores marítimos por medio de Planes de Vivienda.

11. Especificar horario de trabajo, tarifas, número de componentes de las cuadrillas fijadas a través de Resoluciones que se dictará para cada puerto.

12. Control del Sistema Asistencial de los Estibadores Matriculados del Callao, organismo que se encarga de cubrir los riesgos de enfermedad, invalidez y muerte de los estibadores del Callao, así como accidentes de trabajo.

CUADRO DE COMPOSICION DE GREMIOS Y AGRUPACIONES MARITIMAS-FLUVIALES-LACUSTRES DEL PERU BAJO CONTROL DE LA COMISION CONTROLADORA DEL TRABAJO MARITIMO-9/11/78.

PUERTOS	TRABAJADORES		ESTIBADORES		MANIOBRISTAS		PARIH-VAGONT		LANCHEROS		MUELLANOS		CARRE-ROS	GUARDIA-NES	TOTAL
	TITULARES	SUPLENTES	TITULARES	POSTULAN TES	TITULARES	POSTULAN TES	TITULARES	POSTULAN TES	TITULARES	POSTULAN TES	TITULARES	POSTULAN TES			
CALLAO	72	21	708	415	136	63	77	131						2	1624
TALARA	3		40	18											61
PAITA	8	3	66	31											110
PIMENTEL			47	18					52	20	11	12			160
ETEN			42	2					49	4	18	2			117
PACASMAYO			3						12		7				22
CHICAMA	1	1	36	41											79
SALAVERRY	7	4	46												57
CHIMBOTE	18	10	177	49	38	31							33		356
HUARMEY			27												27
SUPE	7	2	27	23					27	12	15	12			125
HUACHO	4	3	24	10					17	13	22	2			95
CHANCAY			46												46
PISCO	7	7	68	63											145
TAMBO DE MORA			29												29
MOLLENDO/MATARANI	20	13	105	76	48	15									277
ILO	12		58	44	24										138
IQUITOS	10		30	41											81
PUCALLPA			75	35											110
YURIMAGUAS			25												25
PUERTO MALDONADO															
PUNO			36	8											44
TOTAL	169	64	1671	920	246	109	77	131	157	49	73	28	33	2	3728

CUADRO 4

Las funciones citadas anteriormente se agrupan en dos campos perfectamente delineados que son: Autoridad y Servicios.

Para cumplir con eficiencia toda esta complejidad y multiplicidad de aspectos que tiene la Administración del trabajo marítimo y que incide en el desarrollo económico del país, la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo cuenta aparte del Consejo de Delegados y su Presidencia con los órganos de apoyo, asesoramiento y de ejecución.

Estas unidades de trabajo actúan ejecutando las disposiciones y normas que dicta la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo para el mejor desarrollo del trabajo marítimo en general.

SINTESIS Y CONCLUSIONES

1. El trabajo marítimo es irregular y puede resumirse como: "Ocasional en su oportunidad, variable en su volumen, intempestivo en su presentación y urgente en su realización".

2. Sólo debe considerarse como "trabajo marítimo" las labores de estiba, tarja y maniobra por ser las únicas que se realizan a bordo de las naves.
   Las tareas de guardianía y acarreo corresponden a los Terminales, porque sólo se realizan en tierra.

3. El empleador es múltiple, pues los trabajadores marítimos laboran sucesivamente en diferentes naves y al servicio de distintos empleadores.

4. El terminal de atraque directo es el tipo que tiende cada vez más a consolidarse como la forma definitiva de terminal. El tipo de lanchonaje tiende a desaparecer, sin embargo en el Perú deben considerarse las modalidades de trabajo que requieren ambos tipos de Terminal, hasta que desaparezca el de lanchonaje.

5. El trabajo de estiba y maniobra se tiene que efectuar en equipo (cuadrillas) y la tarea de control (tarja) en forma individual.
   La necesidad de continuidad del trabajo, sin irregularidad y su adecuada distribución, obliga a la rotación de los trabajadores de los Gremios y a la división del trabajo en turnos (jornadas).

6. La productividad que requiere el trabajo marítimo obliga el pago a destajo en las labores de estiba.

Las faenas de maniobra y tarja se hacen con remuneración fija diaria, como excepción no justificada, en el Puerto de Salaverry, existe la remuneración fija para los estibadores y por operación para los maniobristas.

7. En comparación con la mayoría de actividades laborales en el trabajo marítimo el riesgo ocupacional no tiene gran incidencia.

8. En general las oportunidades de trabajo son reducidas para la cantidad de trabajadores.

9. Las oportunidades de trabajo han disminuido con la reducción de las importaciones y exportaciones y modernización de los puertos.

10. Las oportunidades de trabajo tienden a disminuir más, con la automatización de las instalaciones portuarias y de las naves.

11. Las oportunidades de trabajo han disminuido también, debido a la falta de capacitación de los trabajadores para desempeñar ciertas labores derivadas de la mecanización, las que por tal motivo tienen que ser efectuadas por personal ajeno a las cuadrillas.

12. La reducción de oportunidades de trabajo, genera la tendencia de los trabajadores a exigir un mayor valor turno, para mantener el nivel de sus ingresos.

13. La irregularidad en el trabajo marítimo, impone en la mayoría de los puertos, la necesidad de la existencia de personal adicional que con el carácter de "Postulantes" complete los eventuales requerimientos de mayor número de trabajadores, para satisfacer las necesidades en la atención de las naves en determinados momentos.

14. Las agrupaciones de "Postulantes" a trabajadores marítimos tienen las siguientes expectativas:

    - Reemplazar a los titulares respectivos cuando el caso lo requiera.
    - Complementar a los titulares cuando hay mayor demanda de trabajo que lo normal.
    - Ocupar las vacantes que se produzcan entre los titulares.

Además los postulantes perciben las mismas remuneraciones que los titulares.

15. Todos los trabajadores marítimos se encuentran agremiados reglamentariamente.

16. Los principios del régimen laboral común en el Perú se aplican al Trabajo Marítimo, adecuándolos a sus modalidades y peculiaridades mediante disposiciones y mecanismos especiales.

17. En los países latinoamericanos se observa la misma tendencia.

18. Dada la naturaleza y modalidades especiales del Trabajo Marítimo que han determinado que se dicten normas especiales para la regulación, es indispensable la existencia de un organismo también especial, encargado de regularlo, controlarlo y supervigilarlo en todos sus aspectos.

19. La organización actual de la CCTM, adolece de lo siguiente:

    a. Siendo de carácter nacional, algunos de sus miembros no tienen representación a ese nivel; y,

    b. La representación de los Empleadores es numéricamente mayor a la de los trabajadores.

20. Además de sus funciones como Autoridad, la CCTM, asume otras funciones con el fin de cautelar los derechos de los trabajadores (Pago de jornales, pensiones, bienestar social, análisis de fondos de beneficios sociales).

21. Así como en el Perú, en los países latinoamericanos existen organismos especiales para el control del T.M., aunque con diferencias en sus estructuras y amplitud de funciones.

PROYECCIONES

1. La evolución en el diseño de los buques, y métodos de manipulación de la carga en el mundo tratan de acelerar el comercio y disminuir los costos, por medio de la mecanización y disminución de mano de obra, tanto a bordo, en la estiba y desestiba y en los terminales o puertos.

2. Esta evolución plantea la necesidad de planear cuidadosamente la cantidad de componentes que deben integrar los gremios de manera que las oportunidades de trabajo estén lo más próximo posible a los 26 turnos.

   Esta regulación hace aconsejable un reajuste anual de cálculos que permitan tomar las medidas necesarias con tiempo.

3. Se encontrará la resistencia lógica de los Gremios y de los planificadores a la disminución de la mano de obra en el trabajo marítimo y por lo tanto será necesario hacer comprender a todos los niveles responsables y a los trabajadores en general, que el aumento de los costos portuarios entre los cuales está el de los trabajadores marítimos revierte en última instancia a toda la población del país y en algunos casos hará antieconómica la operación para algunas mercaderías de importación y de exportación.

4. Siempre estará presente como amenaza, la demagogia, mala herramienta política, que es causante de muchas distorsiones como hemos visto, será necesario convencer a los políticos que tomen como banderas las causas que beneficien y que abandonen las perjudiciales.

PRESENTACION DEL TEMA VIII POR EL CAPITAN DE FRAGATA LUIS FELIPE VILLENA GUTIERREZ

Hablar del tema pesquero en el Perú es pulsar cuerdas y tocar teclas que han de producir una bella sinfonía compuesta a través de los cuatro últimos decenios por un grupo de empresarios peruanos que escribieron una hermosa historia, que concitó la admiración de todo el mundo. Sinfonía que posee pasajes alegres y también tristes, momentos de exuberante fe y optimismo, fragmentos también con sabor a incertidumbre, incomprensión, desaliento.

Presentamos este apasionante tema en sus aspectos jurídicos, dentro de la temática que en este campo el mar plantea y que va desde lo laboral hasta la identificación de los límites de la soberanía marítima, pasando por problemas de seguridad social, capacitación profesional, financiamiento, etc. En el terreno del desarrollo tecnológico particular se presenta un análisis histórico sobre la utilización del pescado. En lo atingente a la comercialización se muestra todo el proceso del esfuerzo nacional para coordinar nuestras ofertas al exterior para vencer los enfrentamientos y la dominación de grupos internacionales poderosos. Por último, se trata aquí lo relativo a las relaciones entre la gente de mar y el Estado, es decir, el aspecto laboral pesquero tan especial y tan disfinto al de cualesquiera otro tipo de actividad humana.

Especial interés ha de concitar la problemática de la estatización de las empresas privadas dedicadas a la producción de harina y aceite de anchoveta, proceso que se inició el 4 de mayo de 1973.

Cada año una población mundial en continuo crecimiento pide más al mar, no sólo como fuente adicional de alimentos y minerales, sino también como vertedero de desperdicios, lugar de recreo y amplio camino a utilizar por un comercio internacional en expansión. Sería ingenuo, realmente, suponer que el hombre pueda pedir tanto al mar sin provocar en él daños permanentes. Por eso, los ciudadanos de este país deben conocer tanto las necesarias limitaciones como las posibilidades que presenta la explotación del mismo para que, a partir de tales conocimientos, se logre el equilibrio más adecuado

y sereno entre la participación del Estado y de las distintas modalidades empresariales que fijan los dispositivos legales vigentes en el país.

Existe una leyenda de los indios norteamericanos que cuenta acerca de un bravo que encontró un huevo de águila y lo puso en un nido de perdiz. El aguilucho salió del cascarón con la pollada y creció junto con las perdices.

Toda su vida, el águila cambiada —pensando que era una perdiz— hizo todo lo que hacían las perdices.

Escarbaba la tierra buscando semillas e insectos para comer. Cacareaba y cloqueaba. Y volaba a un metro del suelo, en tramos cortos. Después de todo, así es como deben volar las perdices.

Pasaron los años, y el águila cambiada envejeció. Un día vio un magnífico pájaro, a gran altura en un cielo completamente despejado. Sostenido por las poderosas corrientes de viento, de aspecto majestuoso, se elevaba con imperceptibles movimientos de sus doradas y fuertes alas.

"¡Qué hermoso pájaro!" dijo el águila cambiada a su vecino. "¿Qué es?".

"Es un águila, la reina de los pájaros", cloqueó el vecino. "Pero ni lo pienses. Nunca podrías ser como ella"

Y el águila cambiada no volvió a pensar en ello, y murió creyendo que era una perdiz.

Es muy fácil vivir toda la vida pensando que somos perdices cuando en realidad somos águilas. Seamos lo que somos. Seamos todo lo que podemos ser. No nos quedemos en el suelo si tenemos poder para elevarnos.

A través de este Simposium que hoy vamos a clausurar hemos visto que el escenario de los Intereses Marítimos, en algunas épocas, fatalmente bastante remotas, y para algún tipo de actividad marítima, hemos volado, aunque fugazmente, como águilas. Generalmente como perdices en la mayoría de los casos.

Creo que ha habido una excepción. Muy últimamente nos hemos elevado hasta la cumbre en un interés marítimo tal como *Pesca*. Luego perdimos significativamente altura y ahora estamos renovando esfuerzos para remontarnos nuevamente.

La historia de la trayectoria de este vuelo la vamos a escuchar ahora de boca de las distinguidas personalidades que hoy nos acompañan y que han sido protagonistas del proceso.

El Dr. Emilio Castañón Pasquel, el Dr. Raúl Martínez Zuzunaga, el Ing. César Alvarado Olivares y el Sr. Carlos Sotomayor, en 90 minutos de exposición, nos dirán una serie de cosas sobre este apasionante tema. No podrán abarcar todos los aspectos, por razones obvias, pero sí nos contarán cómo aprendió el Perú a pescar, así como la problemática integral de la pesca y, en el campo operativo, nos hablarán de los aspectos jurídicos, laborales, de

la comercialización, de las relaciones de las empresas con el Estado y de la búsqueda de un clima apropiado entre ambos.

Al concederle la palabra al expositor principal Dr. Emilio Castañón quisiera hacerlo no sin antes desear que las reflexiones que nos sugieran las exposiciones del panel, así como el diálogo posterior nos inviten a dejar de ser perdices en aquellos campos en los que debemos ser águilas y, en los que pudiésemos presentar algún asomo de águila no sólo aumentemos sino que acrecentemos la altura de vuelo.

Dr. Castañón, tiene usted la palabra.

TEMA VIII

RESEÑA HISTORICA DE LA PESCA E INDUSTRIAS CONEXAS PROYECCIONES

Emilio Castañón Pasquel

Al intentar trazar al presente una reseña histórica de la pesquería peruana, bien puede circunscribirse ello a lo sucedido en ese sector, en los últimos 40 años, esto es, en el lapso corrido entre 1938 y 1978.

Con anterioridad —vale decir lo que hubo de pesca en la época precolombina, así como la época de la dominación española y en el siglo XIX, e incluso del presente siglo—, sólo tendría interés para una simple narración anecdótica o episódica, pues, no puede decirse que es *historia,* lo errático, lo dejado a su propia cuenta, y que además no está vinculado en grado significativo alguno, con el cuerpo social del país. En este sentido la pesquería sólo ingresó a la *historia* peruana en los últimos 40 años. El proceso vivido en este período fue de tal carácter y magnitud, que todo lo anterior, si bien tiene sin duda un sitio dentro de una narración cronológica relativa a la explotación económica de nuestro mar, no poseyó realmente el significado y valor de lo vivido de 1938 a 1978. Así, tan sólo a partir de este período, podemos decir que el Perú no limita por el oeste con el mar, sino que éste le pertenece.

Concretamente pues, puede afirmarse que la pesquería y las actividades conexas a ella, sólo aparecen en nuestra vida nacional con perfil específico, a raíz de la II Guerra Mundial. Y es que tan sólo entonces empieza en el Perú un dinámico e intenso proceso de aprendizaje de la particular tipicidad socioeconómica del mar, lo que condujo a partir de ese momento a que se buscara —y se lograse—, incorporarlo en forma global y calculada como un definido y significativo sector productivo del país.

Aquel aprendizaje —esencia de todo proceso histórico— implicó para el Perú, en síntesis, empezar a percibir e identificar —quizás sí con increíble rapidez, y según proceso aún en marcha— las peculiaridades estructurales de todo orden que diferencian profundamente la utilización económica de los re-

cursos del mar, de otras actividades económicas, como la agrícola, la industrial o minera. De tal modo ello constituyó un capítulo totalmente nuevo dentro de nuestra historia; y dentro de él, el problema histórico que se vivió, fue conseguir que empresarios, funcionarios públicos, políticos, periodistas, banqueros y el pueblo todo, llegara a entender aquello; y así, se dejara de lado la formulación de simples juicios de analogía con la agricultura y la industria o la minería, para poder llegar a comprender, finalmente, que la explotación económica del mar implica, básicamente, determinada actitud mental propia, así como criterios de comportamiento económico particulares.

Con lo anotado debe quedar en claro que ello implica un punto de vista que demanda obligadamente entrar, aunque sea en forma breve, al análisis de esta tipicidad de la explotación de los recursos del mar ya que en definitiva lo que se va a historiar es en qué grado u otro, ello fue logrado en el Perú en los últimos 40 años –y no antes– y hasta dónde llegó con ello, y hasta dónde se puede o debe llegar, mirando al futuro.

En una de las poquísimas obras que se dispone sobre "Principios de Economía Pesquera" –tal es su título– y que se publicó precisamente en Lima en 1954, editada por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), le fue obligado a su autor –un distinguido abogado y economista español, Valentín Paz Andrade– plantear de inicio la posición de la realidad económica del mar dentro de la teoría económica en general; y así, llegó a señalar cómo la actividad pesquera podría considerarse como una forma especializada de economía industrial pero con características propias. Y entrando a la identificación de esa característica señaló con terminología académica, que la utilización de los recursos del mar, estaba caracterizada:

a) Por la indiscriminación de costos en los co-productos;
b) Por la condición aleatoria de los rendimientos;
c) Por el frecuente desiquilibrio entre la oferta y la demanda;
d) Por la accesoriedad de la base territorial;
e) Por la exposición constante a un riesgo masivo; y,
f) Por las diferencias de ritmo y naturaleza en el proceso productivo, precisando en relación a este último aspecto:
   (1) La discontinuidad en la producción,
   (2) La simplicidad operativa, y,
   (3) La dependencia a determinados servicios públicos.

Este conciso enunciado académico de diferencias básicas que existen, desde un punto de vista puramente económico, entre la pesquería y la agricultura, así como frente a la actividad industrial típica, generan, ya en el campo de las realidades operativas –diríase históricas– por lo menos cinco grandes

campos de resultantes múltiples, cada una de las cuales –y así cada uno de ellos–, ameritan sin duda un particular análisis histórico:

a) En primer lugar cabe señalar en tal sentido la necesidad de delimitar un amplio y complejo *campo jurídico* propio, que va desde lo laboral hasta la identificación de los límites de la soberanía marítima del país, pasando por problemas de seguridad social, capacitación profesional, financiamiento, etc. Me atrevería a asegurar que en el Perú se lograron objetivos sustanciales en este frente de incógnitas, tales como el planteamiento de las 200 millas de soberanía marítima, la organización de la Caja del Pescador, la dinámica y libre vida sindical que se desarrolló, etc., etc. Pero quedan sin duda muchos vacíos por llenar y mucho que rectificar.
Una simple mirada sobre el índice del "Texto integrado oficioso para fines de negociación", formulado en el seno de la II Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, puede dar una idea –aún limitada– de la compleja temática jurídica que el mar plantea. Adicionalmente, una información similar de la OIT, podría completar en algo la dimensión del esfuerzo a cumplir sin agotarlo.

b) Dentro de un segundo campo de análisis histórico, estaría el *desarrollo tecnológico particular* que demandó la pesquería, no sólo en cuanto a embarcaciones se refiere, sino muy especialmente en relación a la utilización misma del pescado, tanto como materia prima para la obtención de productos finales o subproductos, o ya para su consumo directo por la población. Especial aclaración merece esta alusión al uso de pescados como materia prima, ya que ello comprende desde la posible utilización de las escamas para hacer perlas artificiales –gran negocio de las Islas Mallorca– hasta el amplio campo que un distinguido químico peruano bautizó con la palabra "Ictioquímica" –tan válida como Petroquímica– pasando por la producción de harina de pescado, agua de cola, etc. Pero la Ictioquímica en sí, entrevista ya claramente en los años 67 y 68, fue luego dramáticamente olvidada del todo en los últimos 10 años.

c) De otro lado, la *comercialización* del pescado y sus derivados, tanto en el mercado interno, como en el externo, tiene características propias –que hubo que aprender y dominar las que se derivan no sólo del carácter del pescado en sí, sino también de la inevitable necesidad de coordinar la propia oferta del país al exterior, ajustándola a la política pesquera de otros países e incluso enfrentando tendencias al control y dominación de grupos internacionales poderosos. La sola

historia de este proceso y experiencias vividas en el Perú en los últimos 40 años, constituye sin duda, uno de los capítulos más interesantes de nuestra pesquería. En síntesis, puede decirse al respecto, que si el Perú perdió en el siglo XIX la batalla de la comercialización externa del salitre y del guano, así como posteriormente la del caucho y otros productos de exportación como el algodón, café, etc., malbaratando sus exportaciones por subordinarse a la mediación oportunista de comerciantes exportadores en agravio del productor, en el caso de la harina y aceite de pescado, la batalla fue ganada en la medida que los productores colocaron directamente su producción y no se sometieron a la explotación de dichos mediadores ambiguamente llamada "exportadores", —concientemente o no— simples agentes compradores de importadores de otros países. Naturalmente, que ello implicó resolver serios problemas tanto en sí mismo como en relación a los personeros del tradicional sistema de exportaciones. Pero felizmente, la batalla fue librada exitosamente y las conquistas logradas no sólo se han mantenido hasta el presente —si bien bajo la dudosa gestión autónoma del Estado— sino que tiende a generalizarse; esto, a tenor de la reciente ley de Promoción de Exportación de productos No Tradicionales que da incentivos para la creación de Consorcios de Exportación. Sobre esto se volverá más adelante, al verse los problemas de comercialización que vivió la pesquería.

d) Cabe hablar también de otra parte, del capítulo especial que constituyó la necesidad de establecer o institucionalizar entre el Estado y el sector de la gente de mar —en el más amplio sentido de esta expresión— un definido plano para el diálogo directo y armónico, ya que la significación nacional de la pesquería y el requerimiento de determinado conjunto de servicios públicos, implica por ambas partes —gobierno y gente de mar— la oportuna toma de decisiones según características adecuadas, a fin de que las actividades del caso tengan el debido apoyo estatal en armonía con problemas y posibilidades del mar mismo; y no sólo en relación a su rendimiento tributario y financiamiento de la pesquería, sino también, y muy especialmente, en las negociaciones internacionales, así como en la investigación científica, diversos mecanismos administrativos, etc. Puede afirmarse que muy serios altibajos se han producido dentro de este capítulo de la historia de nuestra pesquería, tanto en lo interno como en lo externo.

e) Finalmente, cabe hablar de la búsqueda de una gradual formación de un cierto consenso o *disciplina colectiva,* que evitara el que en los

diversos sectores del país se juzgaran los problemas y posibilidades de la pesquería, mediante simples juicios de analogía con la agricultura, o bien con la minería o la industria y aun con la artesanía. En otras palabras, que se pudiera llegar a comprender debidamente —tal como se cuidó señalar rotundamente en la obra citada— que "el mar, por la fuerza cósmica de su particularismo, desborda los esquemas generales. Es un mundo económico aparte, configurado y estructurado con total autonomía, sin subordinación más que en sus propias leyes" (p.15). Parece evidente que tan sólo cuando en un país se llega a tener conciencia de esto, cabe decir entonces que en ese país hay "conciencia marítima" —y no sólo pesquera— y de ello depende sin duda que se eviten muchos errores y frustraciones, ya sea por dejar que problemas y posibilidades diversas del mar queden abandonados a su propia suerte, o ya, —lo que es peor aún— que se pretenda verlos rígidamente a través de la perspectiva particular de la avidez estatal, o bien de la del inversionista, inspiradas ambas en simplistas analogías agrícolas, industriales o puramente comerciales. En la obra ya aludida, se ha cuidado así indicar a este respecto, que "cuando llega el tiempo de las vacas gordas en las azarosas evoluciones del mar, sienten la tentación de ordeñarlas hasta gentes vinculadas a las más tranquilas ubres terrestres. Y si pueden correr la aventura con dinero ajeno, a bajo interés, no será posible contener la infiltración en el negocio pesquero de muchos improvisados, sin capacidad ni temperamento para desarrollarlo fructuosamente" (p. 16). Precisamente, en los últimos 40 años, el Perú ha vivido un intenso proceso selectivo —con crisis diversas— en cuanto a la movilización de tal capacidad y temperamento en materia de gestión pesquera, proceso que implicó experiencias de todo tipo, y que hacia 1968 dejaba un saldo increíblemente positivo. Según lo comentara en alguna oportunidad —y a su modo— uno de los más notables empresarios de la pesquería: "muchos fuimos los que entramos a la aventura; y felizmente hubo así quienes de tanto andar entre olas y peces, terminamos con agallas como para llevar la lucha adelante". Pero indudablemente que tal metáfora no se puede tomar al pie de la letra y así, entender que basta saber nadar y pescar para poder actuar con acierto en el complejo mundo pesquero; salvo claro está que se trate de actividades que caigan dentro de lo que los antropogeógrafos han tipificado como la "costa nutricia", ya que lo primario en materia de pesquería está en la pesca más o menos rutinaria para la alimentación humana.

Según puede apreciarse de los planteamientos hechos hasta aquí, trazar una reseña histórica de la pesca en el Perú, abarcando incluso las industrias conexas, es tarea que desborda en realidad la capacidad de un solo expositor y el tiempo disponible en esta ocasión. No obstante esto, he de intentar trazar aquí un esquema cronológico básico, con especial atención a sólo algunos de los problemas vividos por la pesquería en cuanto a su *marco jurídico*, la *comercialización* de la harina de pescado y el *proceso de estatización* aplicado al sector pesquero a partir de 1968 en adelante. Para ello contaremos con la invalorable colaboración del Dr. Raúl Martínez Zuzunaga, quien cubrirá sólo el aspecto jurídico relativo al aspecto laboral; el Sr. Carlos Sotomayor, quien expondrá lo relativo a la problemática de la comercialización; y la del Ingeniero César Alvarado, ex-Presidente de la Sociedad Nacional de Pesquería, quien expondrá el tema de la estatización aplicada en la fase del Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada.

Toda la historia de nuestra pesquería, que va desde nuestra prehistoria hasta el inicio del siglo XX, la podemos calificar simplemente de interés episódico, centrada en actividades desarrolladas en torno a una "costa nutricia" sobre la que se desarrolló una "pesca elemental o rutinaria" según expresión utilizada en la Historia Marítima del Perú por el Dr. José Agustín de la Puente. La nota dominante fue en todo ese lapso, el pescar para satisfacer en parte las necesidades alimenticias de los pobladores. Con la llegada de los españoles cabe señalar que hubo determinados desarrollos culinarios y de orden comercial, pero nada más. Se puede exponer en esta línea anécdotas de todo tipo, incluyendo ordenanzas municipales inspiradas en el mejor abastecimiento de la población, e incluso la gravitación de ciertas prácticas religiosas especialmente en tiempo de cuaresma, todas relacionadas al consumo de pescado por la población.

Con todo, cabe anotar cómo a fines del período hispánico —fines del siglo XVIII y principios del XIX— se produjo un momentáneo despertar significativo, frente a la potencialidad económica de los recursos del mar, como fruto de espectáculo que ofrecían sobre nuestras costas el paso constante y creciente de balleneros ingleses, norteamericanos y franceses. Unanue tomó entonces la iniciativa de promover la pesca de la ballena. El propio Virrey Abascal respaldó tal iniciativa. E incluso hubo quienes se lanzaron a la tarea. Pero todo se frustró por la incomprensión e ineptitud de la Administración Pública de entonces. Vino luego la guerra de la Independencia y con ella se sepultó todo intento posible de que el Perú participara en aquel proceso ballenero que se cumplía ante sus costas. En el volumen 2 del t. V de la Historia Marítima del Perú, se ha recogido parte significativa de las actividades de los balleneros sobre nuestras costas, así como los planteamientos de Unanue

–que implicaron 7 años de gestiones administrativas; de 1812 a 1819– y sobre la proyectada "Compañía de Pescadores de Ballena Nacionales", el apoyo de Abascal a este proyecto y la frustración de pioneros como Francisco Inda, José Helm y otros.

Tendría que pasar aún unos ciento treinta años, para que tales intentos balleneros se convirtieran en realidad; esto es hacia 1953; pero una realidad crítica: si en ese año se capturó en el Perú 1,304 unidades y luego se llegaría siete años después (1961) a la cifra record de 3,408, luego a partir de esa fecha, y como fruto de una infortunada política adoptada por el gobierno la captura se había reducido –1965– tan sólo cinco años después de esa fecha a 379 unidades. Reajustes diversos arrojaron posteriormente cierta mejora; así entre 1968 y 1970, se llegó a un promedio de 872 unidades por año. Vale decir que regresivamente se logró superar tan sólo el nivel de 1953. Tal sería el brevísimo balance histórico de lo hecho en el Perú frente a la caza de la ballena.

Frente a otras posibilidades de los recursos del mar, bien puede decirse que en forma similar a lo sucedido en el caso de la ballena, nada se hizo digno de recordarse entre 1821 y 1921; cien años de espalda al mar, lapso éste que resulta cronológicamente correcto si es que consideramos que esta actitud se rompió con las operaciones de una planta experimental de conservas que fue puesta en funcionamiento hacia 1923. Pero que no salió de tal carácter experimental. En términos concretos y significativos, la industria conservera de pescado no aparecería efectivamente en el Perú, hasta 1940 a raíz de la II Guerra Mundial, unos 119 años después de nuestra declaración de Independencia. Su expansión llegó a su culminación hacia 1955 –después de 15 años de luchas y experiencias– fecha en la que llegaron a funcionar 69 fábricas. Pero luego empieza la inevitable decadencia como fruto de la política adoptada por el gobierno. Mediaron otros factores, pero entiendo que éste fue el decisivo. Se ha señalado como factores adicionales:

a) Fuerte competencia en el mercado internacional.
b) Restricciones arancelarias en EE.UU. (35 o/o Ad valorem).
c) Altos costos de operación
   (Aumento del precio del envase)
   (Aumento del costo social).
d) Diferencias en abastecimiento de materia prima y almacenamiento (discontinuidad del trabajo).

Así en 1961 quedaban ya 24 plantas, de las que seis años después, sólo quedaban cuatro funcionando, las que presentaron entonces su pedido de cierre. Recién entonces el gobierno aceptó modificar en parte sus criterios de

política pesquera en relación a la industria conservera de modo que hacia 1967 el país contaba con un nuevo núcleo de 19 plantas —50 menos que en 1955—. Penosamente se inició ya en 1968, una recuperación del sector el que hasta la fecha ha llegado ya a un nivel de más de 35 plantas funcionando.

La crisis que vivió la industria conservera en los años 50 pudo haber sido súbita y dramática, si no hubiera mediado la subvención que la ya desarrollada industria de la harina de pescado le brindó, en parte con la esperanza de reflotarla y armonizar luego situaciones. Pero no fue así y ello en su momento perturbó a su vez el equilibrio de un sector significativo de la propia industria de harina y aceite de pescado.

Esta industria había vivido una fase inicial explotatoria bajo la iniciativa de la Cía. Administradora del Guano. Pero sus primeros pasos efectivos datan de 1949 y 1950 cuando dicha compañía había abandonado prácticamente el programa que al parecer había montado para su producción.

En el primero de esos años, siete plantas estaban ya en funcionamiento y en el segundo se instalaron las primeras plantas de reducción de anchoveta. El desarrollo fue vertiginoso: si en 1953 se produjo 3,742 TM de harina, 17 años más tarde, en 1970 la producción llegó a 2'253,439 TM. Pero el costo de este alto nivel de producción ha sido grave: al parecer se sobrepasó las posibilidades nacionales de explotación.

ASPECTOS JURIDICO–LABORALES DEL TRABAJO MARITIMO

Raúl Martínez Zuzunaga

El océano, gran laboratorio y gabinete natural como tal, tiene sus propias reacciones y movimiento, por lo que no pueden serle aplicables las leyes, normas o procedimientos que rigen las actividades de tierra.

Por su naturaleza tiene sus reglas propias, sus leyes privativas y no escapa dentro de esa privacidad que en materia social y laboral haya tenido que aplicarse también normas particulares a quienes se dedican a las tareas de la extracción de productos hidrobiológicos. Es por ello que a través del tiempo ha sido menester crear una legislación aplicable a las actividades del mar y consecuentemente a los pescadores, como por ejemplo medidas de orden laboral y seguridad social.

La propia Organización Internacional del Trabajo –O.I.T.–, en convenios y recomendaciones internacionales sobre gente de mar, trata, en forma especial, a los trabajadores dedicados a la pesca, vale decir a los pescadores, suscribiendo y dictando convenios y recomendaciones de orden específico para ellos.

Don Martín Weiss Durand, ciudadano español logró durante el Gobierno de don Augusto B. Leguía una concesión en forma exclusiva para la extracción de especies marinas, especialmente de lobos marinos, pero es en 1936 que podemos indicar como fecha en que se inician en el Perú intentos serios para la explotación industrial de la pesca, es así como el industrial arequipeño don Pedro P. Díaz y un grupo heterogéneo de hombres de diferentes actividades y con gran visión (médicos, abogados, marinos, ingenieros de minas, agrónomos y civiles) constituyen la primera Empresa que se denomina Cia. Nacional de Pesca.

Desafortunadamente el tiempo de que disponemos para intentar una reseña histórica más o menos completa de la pesquería nacional es muy limitado, no obstante intentaremos, a grandes rasgos, referirnos a los hitos más importantes de la pesca en el Perú.

En 1939, con la Segunda Guerra Mundial comienza la verdadera etapa de desarrollo de la industria pesquera en el Perú, tanto en el aspecto de la conserva, como en la exportación del hígado de bonito y de atún, por su importante contenido vitamínico, productos que en ese momento tenían gran demanda en los países beligerantes. Mas terminada la guerra los países que en ella participaron restringen su importación, imponen restricciones arancelarias y bajan los precios, hecho que determina que de las más o menos 70 fábricas que en ese entonces existían en el Perú queden al final de esa jornada sólo cuatro.

Esa desaparición de fábricas, no sólo se debió al motivo señalado, sino también a la falta de protección e incentivos por parte del Gobierno Peruano, así como a su política impositiva cada vez mayor.

En 1954 se inicia el crecimiento más espectacular de la Industria Pesquera en el Perú con la elaboración de harina y aceite de pescado. A dicha espectacularidad, anteceden una serie de normas contenidas en el Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional, así como en el Código de Comercio, siendo el Decreto Supremo de 26 de febrero de 1948 el que tipifica el contrato de trabajo de pesca.

Posteriormente se promulgó el Decreto Supremo No.6 de 15 de abril de 1960, que fue incorporado al Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional, este dispositivo fue resultado del informe presentado por una Comisión de Ancha Base luego de exhaustiva investigación y profundo estudio de la condición jurídico-laboral que tiene el pescador a lo largo del litoral de nuestro país.

Considero que en materia de legislación los años de 1948 y 1960 son los más importantes porque en los dispositivos legales que se dieron en esas oportunidades descansa la legislación social laboral de los pescadores.

El crecimiento explosivo de nuestra Industria Pesquera trajo consigo, la formación de los Sindicatos de Puerto y Federación de Pescadores del Perú, que dio como resultado la presentación de reclamos laborales, presentación de pliegos de peticiones, etc., y la consecuente confrontación bilateral de trabajadores y armadores, así como el surgimiento de nuevas instituciones, como el Fondo Provisional de Previsión y Asistencia Social del Pescador y el Fondo de Pescadores.

Ante estos antecedentes, que habían surgido como resultado de las convenciones colectivas, el Estado, los Armadores y Pesqueros, aunando esfuerzos, otorgan a los pescadores, beneficios sociales. Es así que con fecha 22 de enero de 1965 se promulga el Decreto Supremo No. 001-1965 que crea la Caja de Beneficios Sociales del Pescador que concede a los pescadores el beneficio de cese en la actividad pesquera y el goce vacacional, dándose a su vez los lineamientos generales sobre el funcionamiento patrimonial y funcio-

nes de dicho organismo. Ese mismo año, 2 de marzo, es aprobado, por Resolución Suprema No. 108 el Estatuto de la Caja antes aludida, ampliándose posteriormente los beneficios concedidos en dicho Estatuto.

Es de advertir que los dispositivos legales y convenciones colectivas hasta la fecha tienen como fuente principal de inspiración el Decreto Supremo de 26 de febrero de 1948 y Reglamento para la Industria de 15 de abril de 1960.

La Caja de Beneficios Sociales del Pescador hasta donde yo sé, en su género, es única en el mundo, habiendo servido de inspiración para otras legislaciones, aun para países con gran tradición pesquera.

La Caja no sólo proporciona al trabajador pescador el cese en la actividad pesquera y goce vacacional, sino que dentro de la seguridad social proporciona también el beneficio de jubilación, el de asistencia médica para la esposa e hijos, y para las "concubinas", además, ha proporcionado casa habitación a más de 3,000 pescadores.

Quiero recalcar que en toda la actividad pesquera, particularmente en el aspecto jurídico-laboral, que es su principal pilar de sostén, ha intervenido nuestra Marina, y que todas las disposiciones han sido producto del ejercicio democrático tripartito: Estado, trabajador y armador.

Luis Banchero Rossi, el pesquero más grande del mundo, en una feliz intervención sostuvo: "Los pesqueros somos de imaginación y con agallas, esto último por estar tanto en el mar y estar tanto entre peces". Frase ésta siempre actual porque no sólo en el aspecto tecnológico y comercial se ha tenido imaginación y agallas, sino en el tratamiento del trabajador pescador, a quien se ha pagado los mejores salarios del Perú y se le ha otorgado beneficios en algún momento, mayores de los conferidos por el Seguro Social del Perú.

Cuando nos referimos a que el pesquero peruano es hombre de agallas, lo decimos en forma figurativa, no debe confundirse con el que busca deportivamente.

Creo que el Perú, no obstante tener un extenso litoral, en el pasado no ha sido país pesquero y que es sólo cuando se inicia la pesca de especies marinas, para la fabricación de harina y aceite de pescado, que nuestro país puede considerarse como tal.

El espectacular crecimiento de la industria pesquera transforma explosivamente una serie de aspectos de la vida nacional y se refleja, entre otros, en el fenómeno singular de la formación acelerada de una población marinera única que demuestra la facilidad de la población peruana para asimilar nuevas técnicas de trabajo y nuevos tipos de vida. Es así cómo la actividad pesquera atrae al campesino incentivado por el notable incremento de las remuneraciones pero, desgraciadamente, lo encuentra sin la preparación necesaria, hecho

que ha determinado que diera una mala utilización a sus ingresos y consecuentemente no ahorre ni eleve su nivel de vida.

En un intento por mejorar esa situación se dan una serie de normas y se promulga el Decreto Ley No. 18810 que establece los derechos y obligaciones del Industrial Pesquero, Armador y Pescador, se legisla sobre incentivos, prioridades, aspectos tributarios, etc. Pero en el aspecto jurídico-laboral se toma como fuente inspiradora el Decreto Supremo del 26 de febrero de 1948 y el Reglamento para la Industria de Pesca de 15 de abril de 1960.

La Industria Pesquera Privada había demostrado, no solamente, "imaginación y agallas" sino que se convirtió en una actividad creadora de una nueva tecnología propia, peruana, y algo más, se había demostrado la eficiencia del Industrial Pesquero Privado en cuanto a todo el proceso de tan compleja y dinámica actividad.

Lo expuesto queda ampliamente confirmado con la promulgación del Decreto Ley No. 21558 por el cual, modificándose la Ley Orgánica del Sector Pesquero, se pone nuevamente la actividad de extracción de anchoveta en manos privadas a través de la formación de Sociedades Comerciales de Responsabilidad Limitada que se constituyan al amparo del Decreto Ley No. 21435.

Dichas Pequeñas Empresas de Extracción de Anchoveta (PEEAs) no obstante la falta de incentivos por parte de las entidades estatales que corresponden, vienen demostrando, hasta el momento su eficiencia y estamos seguros que a muy corto plazo alcanzarán —con la ayuda necesaria—, una flota pesquera totalmente renovada, con los adelantos y tecnología necesarios que les permitan realizar sus fines, a la vez que servirán, en caso necesario, a la defensa nacional.

En conclusión, podemos sostener valederamente que una actividad por excelencia aleatoria y dinámica, competitiva en el campo internacional como se ha manifestado, debe en su integridad volver a manos privadas, esto en el aspecto de la extracción, de la transformación y de la comercialización.

Fundadamente abrigamos la esperanza de que a muy corto plazo, con las experiencias vividas, resultados obtenidos y con la tecnología creada por manos privadas, vuelva la Industria Pesquera en el Perú a ser la Primera en el Mundo y constituir para nuestro país fuente de investigación, de trabajo y sostén principalísimo de la economía nacional.

HARINA Y ACEITE DE PESCADO

Carlos Sotomayor

Cuando la industria de harina de pescado comienza a crecer explosivamente a partir del año de 1955, nos encontramos frente a un gran desorden en la venta de harina de pescado, no tan sólo en lo que se refiere al Perú sino internacionalmente.

Vemos los peruanos que grandes grupos de exportación y de importación también, son los que manejan y manipulan la harina de pescado para todos los productores. De una producción y exportación del orden de 30,000 toneladas en el año 1955, el Perú crece sorprendentemente y vemos que para el año 1959 estamos ya en la exportación de 350,000 toneladas, pero por desconocimiento internacional, por estar metidos solamente dentro de nuestras fronteras, los importadores comienzan a especular con nuestro producto y vemos así que los precios que estaban del orden de US$ 150.00 FOB en esa época por tonelada de harina de pescado, caen paulatinamente hasta niveles de US$ 52.00 por tonelada.

Esto produce el siguiente fenómeno: nos hace reaccionar a los pesqueros. Se consideró entonces que había egoísmo y envidia, y comprendemos que si no nos unimos y salimos al frente de esos grupos de compra, la industria pesquera está condenada a la quiebra. Es así que entonces, en reuniones con otros países productores y exportadores de harina de pescado, nace lo que se conoce con el nombre del Convenio de París en octubre de 1960. En este convenio de los países más importantes de exportación en que se encuentran Sudáfrica, Noruega, Angola, Perú e Islandia acordamos crear una cuota de exportación para todos los países, estrictamente en relación a la proporción de cada uno de nosotros en la producción. Se aprobó también que los acuerdos debían ser llevados a los Congresos de cada uno de nuestros países para darles fuerza de ley. Es así como, en 1960, el Gobierno Peruano ratifica el Pacto de París y se estimula el hecho de que los productores internacionales se unan en consorcios de exportación.

A partir de 1961, los productores nacionales voluntariamente nos juntamos y de allí nace el Consorcio Pesquero del Perú, que agrupa más del 92 o/o de los productos peruanos. Hasta ese momento los productores no conocíamos realmente cómo se vendían nuestros productos. Nos habían hablado muchas cosas, nos habían dicho de la competencia y desorden en otros países, de la competencia en proteínas vegetales, que efectivamente existía, y es así cómo tomando el cuento del águila nos vamos a viajar por el mundo. Me cupo la suerte de hacerlo con mi querido amigo el Ingeniero Luis Bancheiro Rossi, y fuimos nosotros como miembros del Consorcio Pesquero, quienes agresivamente entramos a todos los países del Mundo, especialmente a los países socialistas, donde no podíamos, por ley, comerciar directamente. Sabíamos nosotros que una de las armas para defendernos en las ventas, principalmente en el mercado de Hamburgo, era nuestro empeño de buscar los canales para relacionarse con otros consumidores. Sabíamos de los países socialistas, que estaban retrasados en muchos años en lo que se refiere a técnica de alimentación frente a los países occidentales. Se estaba también actuando recién en el campo de alimentos balanceados, y fue allí, en esos países socialistas, donde apareció el oportuno factor que fuimos nosotros: una entidad privada que abrió esos canales de consumo para solucionar lo que deseábamos. Visitamos Hungría, Yugoslavia, hemos estado en Polonia, Rusia y China Comunista. En todas partes estuvimos presentes agresivamente. No nos quedamos aquí sentados, aprendimos en esas visitas, en esos contactos que la manera de poder comerciar nuestro producto era lógicamente tecnificarlo en lo posible, tanto en su propia producción, en mejoras técnicas de producción, como también en el transporte. Allá por el año 1961 nos entró la inquietud de comerciar en los embarques, persiguiendo como consecuencia el ahorro del flete para llegar con mejores economías para nosotros, a la venta final de nuestros productos. Tuvimos que enfrentar a importantes grupos de exportación, especialmente a los alemanes. Estos estaban acostumbrados a comprar en mercados de desorden y usaban los más raros procedimientos para obtener mayores ventajas. Tuvimos grandes problemas en el Perú con los importadores alemanes, pero debido a la actitud que adoptamos, pudimos superar los problemas. Uno de los problemas principales de esa época era la venta FOB. Al vender FOB se pierde obviamente el control de la llegada del producto al país de consumo. Es así como muchos de los importadores que compraban FOB, lo hacían sin conocer nosotros el destino final y lógicamente, iban los productos a aquellos puertos más conocidos y venían las grandes concentraciones de harina.

Esa fue otra lucha que tuvimos que ganar e impusimos al importador nuestro criterio, porque teníamos que hacerlo en ese momento, debido a que el Perú tenía el 65 o/o de la harina de pescado, único producto en que el Perú

podía dictar condiciones de venta. De manera que nosotros, conociendo ya el consumo de importación y el consumo interno de cada país, podíamos determinar cuál era la distribución del producto, dónde debíamos encontrar compradores, cuándo se debería vender, con quién deberíamos competir y a qué precio deberíamos vender. Esto realizamos los peruanos. Fuimos respetados por ello en todo el mundo y paulatinamente fuimos mejorando nuestro transporte hasta llegar al embarque de grandes cantidades a granel a los países de consumo. Vimos así cómo un país subdesarrollado como el Perú construía, a veces inaceptado por mucha gente, terminales de recibo de nuestra harina de pescado. Construimos un terminal en Holanda, dos en Estados Unidos, uno en California, otro en Willmington, en el Atlántico. Estábamos en proceso de construir otro terminal arriba del río Missisipi para llegar a esa gran área de consumo de pollos en los Estados Unidos, cuando se paralizó esto con la venta de harina de pescado por el Gobierno Peruano. Habíamos ganado tremendamente en la venta del producto, nos dimos el lujo de tener buques graneleros contratados en viaje redondo. Nunca estuvimos ociosos en ningún puerto, siempre viajando. Iniciamos esta aventura con la firma Van Omeren que nos apoyó en Holanda proporcionándonos grandes conocimientos de cómo manejar la harina de pescado a granel, considerada hasta ese entonces como carga peligrosa y explosiva, mediante lo que se llamó el uso de gas inerte en las bodegas de un barco; así iniciamos los embarques a granel. El primer embarque lo hicimos en el año 1968 a Europa. Tuvimos tres barcos contratados por tres años, con instalaciones especiales para este tipo de quehaceres. Posteriormente fuimos a Estados Unidos, en Stockton, California, y luego a Willmington en el Atlántico. ¿Qué conseguiríamos con esto? En lo que se refiere a los Estados Unidos, había un problema muy serio que era el problema de la salmonella, como consecuencia teníamos que actuar de la mejor manera posible para obtener los mayores beneficios para nuestro país.

En Estados Unidos, como sabemos, la mano de obra es muy costosa y el manipuleo también, de donde se deduce que las labores de embarque y desembarque de sacos en puertos norteamericanos aumentaban tremendamente los costos. Haciendo comparaciones en esa época nos costaba en cualquier país europeo US$ 3.50 por tonelada para descargar harina de pescado en sacos y en cambio en los puertos de Estados Unidos teníamos que pagar de US$ 15 a 18.00 la tonelada. Entonces lo que hicimos fue formar centros de recibo de harina de pescado, donde instalamos equipos de esterilización de la harina, de manera que podíamos desembarcar nuestra harina. Llegaba la harina que aprobada por el Food and Drug Administration podían venderse nuestros productos directamente al consumidor. Nuestra política fue siempre la de llegar a negociar en la forma más directa posible. Esto no significa que uno pueda vender directamente a una granja, porque eso significa poner

otras estructuras de venta. En cada país hay ciertos tipos de comercialización. Esta se maneja en los países occidentales por intermedio de importadores o distribuidores. En los países socialistas los tratos son con el Estado. Se hablaba siempre incluso de que la venta estaba restringida y que hay mucha gente que puede vender harina de pescado. Lo que sí sabemos es que hay una cantidad específica de animales que alimentar, sean pollos, cerdos, etc. Mucho se habló de gentes que aparecían intempestivamente y decían que podían vender 100,000 o 200,000 toneladas de harina de pescado, lo cual no era cierto. Como consecuencia de nuestras andanzas y de las relaciones que hicimos, llegamos a conocer profundamente la comercialización de la harina de pescado en todos los países del mundo.

Junto con el Consorcio Pesquero se formaron también otras entidades. En el año 1970 se establecieron cuatro canales de exportación, siendo el más importante el Consorcio Pesquero, por su estructura, su organización, por la depuración que se había hecho en el exterior de agentes de comercialización. De 300,000 toneladas de harina de pescado que se exportaba en el año 1959, el Perú llegó a exportar más de dos millones de toneladas. El país que más se nos acercaba en exportación, no pasaba de 300,000 a 400,000 toneladas.

Mucho tuvimos los peruanos que cargar sobre nuestras espaldas las diferencias de precios en el mercado mundial, pues no es lo mismo vender dos millones de toneladas que vender 300,000 toneladas de harina de pescado. Tuvimos nosotros que abrir los mercados en todas partes y tratar de separar en lo posible la exportación de los centros tradicionales de compra como Hamburgo, Rotherdam e ir a las Islas del Pacífico, ir al Japón, ir a la China, ir a los países socialistas, tarea dura y penosa, pero lo digo con mucho orgullo: conseguimos lo que nos propusimos.

¿Qué otra cosa podría faltar en la comercialización? Podría hablarles en detalle de cada país, pero sería tedioso hacerlo. Puedo sí decirles que el Estado toma la comercialización y toma como base y reconoce lo que el Consorcio Pesquero había hecho y todo el personal del Consorcio Pesquero es transferido a EPCHAP. El Estado me pidió que cooperara, lo que hice con mucho gusto. Nunca tuve reparos en enseñar lo que conocía, lo que sabía, y todos los muchachos que manejan EPCHAP han sido preparados por mí. Lo malo que está sucediendo hoy en día es que teniendo el Estado la comercialización en este momento y no habiendo oportunidades de crítica ni de presentar ofertas de comercialización, se puede caer en deficiencia. Los errores que yo conceptúo que han sido cometidos por EPCHAP después de mi salida son los siguientes: la eliminación de lo más selecto que había en la industria privada, formada en el Perú para la venta de la harina de pescado y la apertura de oficinas que en mi opinión nada tienen que hacer. Es preferible pagar una comisión, porque después de todo quienes dictan el precio somos nosotros y no el co-

misionista. No se confunda un comisionista con un intermediario o un revendedor. Al comisionista se le paga una comisión. El Perú es el que dicta su medida, que lucha para vender y por su Ley, y por consiguiente sabe dónde debe vender.

Mucho hemos aprendido en estos 25 años de vender nuestro producto. Hoy día además está sucediendo en EPCHAP, como en otras entidades públicas, que hay crecido personal administrativo. EPCHAP ha perdido lo mejor de los jóvenes que yo preparé. Es una gran interrogante lo que va a pasar en el futuro, máxime cuando EPCHAP ha sido transferido a *Pesca Perú*. No entiendo yo personalmente cómo una entidad de producción como es *Pesca Perú*, la cual absorbe a EPCHAP, y la convierte en una división de ventas. *Pesca Perú* no puede realizar una buena labor de comercialización, no sólo respecto de la harina que produce el Estado sino también en lo referente a la harina que estamos produciendo los industriales de conservas alimenticias. Antes la producción de lo que se llamaba harina residuos era insignificante. Hoy día la producción de las fábricas de harina, de las fábricas de conservas, a lo cual también se podía incluir otros productos, es del orden de 60 a 80,000 toneladas. No es una exportación de *Pesca Perú* del orden de 350 a 400,000 toneladas.

Es un factor muy importante también la producción de las fábricas de consumo. Debido a la práctica desaparición de la anchoveta que hasta ahora no se recupera, aparecen en las aguas peruanas otras especies como la sardina, que se ha ido reproduciendo en forma acelerada, así como la caballa y el jurel. Ojalá pues que el Gobierno tenga la sabiduría de controlar la pesca de estas especies, porque lo que es ya real en el Perú hoy día, es que aparte de la harina de pescado está renaciendo como el ave Fénix, una gran industria conservera. Así, en letras mayúsculas, UNA GRAN INDUSTRIA CONSERVERA.

Estamos haciendo lo posible los industriales conserveros para acomodarnos a este nuevo tipo de producción, que no es el más favorable. Esta industria nació sobre la base del atún y del bonito. Desgraciadamente el bonito desaparece prácticamente también junto con la anchoveta. Aparecen estas nuevas especies y entonces los conserveros vivimos en una batalla tremenda desde el año 1973, tratando de salvar nuestras instalaciones, pero felizmente se nos ha dado una excelente ley de promoción en favor del producto no tradicional para crecer y poder cubrir los mercados del mundo con exportación. Mas como sucedió en California, donde desapareció la sardina, en Sudáfrica que hasta hace dos años, ha sido gran productor de sardina, esta especie está desapareciendo también. Es por eso que se nos ha dado una voz de alerta para proteger este recurso. Sudáfrica producía más o menos 10 millones de cajas de sardinas y este año ha producido menos de un millón de cajas. Sólo se necesita pescar y tener la infraestructura e instalaciones necesarias

para que de un millón de toneladas de sardinas hagamos 20 millones de cajas de conservas, o sea el doble de las que hace Sudáfrica.. Esto significa que con 500,000 toneladas que podamos procesar debidamente, igualamos la producción sudafricana que por 25 años ha controlado el mercado mundial en la venta de sardinas. La sardina nuestra, no la sardina española, ni la sardina portuguesa, es una sardina gigante como yo la llamo. Es la que el mercado mundial está aceptando como una realidad. El mercado mundial es de 30 millones de cajas para este tipo de pescado, incluyendo las caballas. El mercado de los 30 millones es indudablemente un mercado de poder adquisitivo. Hay otro mercado adicional de 10 millones de cajas de menor precio. En algún momento vamos a intervenir en él, sobre todo si regresa la anchoveta. A nosotros nos parece que no va a regresar en los próximos doce meses.

El otro gran productor es Japón. Siempre este país es el fantasma. Lo fue en la extracción del atún, ahora lo es de otras especies; Japón produce en el orden de 17 millones de cajas. Entonces tenemos que 17 millones de cajas de los japoneses, más diez millones que producían los sudafricanos, son 27 millones y un consumo de 30 millones por un lado se puede considerar 500,000 o 1'000,000 de cajas más de la famosa sardinita portuguesa, de la marroquí, de la noruega, etc. Hay un mercado entonces que cubrir y lo estamos cubriendo, para lo cual hemos tenido que mejorar grandemente nuestra técnica de producción, para tratar de evitar, como digo yo, lo que le pasó a la harina con el precio que casi nos lleva a la quiebra, pero significó también una buena propaganda para la venta de harina de pescado en todas partes del mundo.

Esta caída altisonante nos ayuda ahora a los peruanos para salir a vender nuestra sardina. Hay un punto que debe mencionarse en la comercialización de las conservas de pescado: que el precio de las conservas tiene un tope. Más allá no se puede ir por las mismas consideraciones que hice hace un rato, señalando como competir al Japón, por ejemplo, que no es un extraño para estos menesteres. Hoy en día los conserveros estamos ayudados por el *Cértex*. Estamos ayudados porque hacemos algo de harina de pescado. Es así que podemos salir y vender en competencia con el Japón, por ejemplo. Si no nos ayudara el *Cértex*, se nos reduciría tremendamente la producción que hoy día vendemos en el mercado mundial. Creo que nuestra industria pesquera no podría competir. Tenemos muchos problemas en costos. El envase que más se usa, para conocimiento de ustedes es el de hojalata. El costo de este envase es el 60 o/o del precio de venta, ni siquiera del costo de fabricación. Entonces si no tenemos el apoyo del Estado, no vamos a poder ocupar el sitio y el vacío que está dejando Sudáfrica, y eso sería una lástima, porque además de que el Perú exporta harina de pescado, que es después de todo una materia prima,

llega a la mesa de las amas de casa con un producto envasado importante: la conserva de pescado.

Creo que no tengo otra cosa más que agregar. No quiero entrar más en detalles de ventas y de contratos; pero creo que he dado una idea de cómo se inició la comercialización, cómo vemos la industria privada y cómo tenemos confianza en ésta, y se está invirtiendo dinero, se está estableciendo plantas en todas partes de la costa, siempre con imaginación, porque a lo mejor nos equivocamos y regresa la sardina a Sudáfrica. Entonces vamos a tener problemas. Sin embargo tenemos fe, y siempre la hemos tenido en el mar, y aquí estamos para desarrollar la industria relacionada con la sardina como lo hemos sabido hacer anteriormente con la harina de pescado.

LA ESTATIZACION DE LA INDUSTRIA DE PRODUCCION DE HARINA Y ACEITE DE ANCHOVETA

César E. Alvarado Olivares

Dentro del marco de la reseña ofrecida por el Dr. Castañón, el expositor ha juzgado pertinente ampliar un episodio que constituye un suceso trascendente en la historia del desarrollo de la pesquería peruana y me ha encargado en calidad de partícipe directo, la tarea de exponer a mi vez, en forma relativamente sucinta, dada la amplitud del tema, la problemática de la obligada transferencia al Estado, de la propiedad del total de las acciones de las empresas privadas dedicadas a la producción de harina y aceite de anchoveta, proceso aún no concluído después de más de 5 años de la fecha de su iniciación.

Haciendo abstracción de mi situación de expropiado y teniendo muy en cuenta la especial consideración que me merece tan calificado auditorio, voy a imprimir a mis palabras la tónica de la mayor objetividad posible, para que Uds. puedan contar con elementos que contribuyan a la formación de un juicio real sobre los antecedentes, la ejecución y los resultados de la referida expropiación.

ANTECEDENTES

Mediante el D.L. No. 20000 expedido el 4 de mayo de 1973 y puesto en vigencia el día 7, el Estado expropió a su favor la totalidad de las acciones de las empresas industriales dedicadas a la producción de harina y aceite de anchoveta.

En estas circunstancias la industria desarrollaba sus actividades dentro del ámbito de la empresa privada reformada y luego de soportar durante el año de 1972, una marcada ausencia del recurso, se encontraba atravesando recién por una etapa de experiencia práctica de la aplicación de la Ley General de Pesquería (D.L. No. 18810) y su Reglamento (D.S. 011-71-PE). En el relativamente corto lapso transcurrido desde la promulgación de dichos dispositivos, se habían ya dictado diversas medidas de reajuste, imprescindibles para adecuar el instrumento legal a la realidad y a la práctica del quehacer pesquero.

En vía de ilustración, es del caso mencionar algunos aspectos resaltantes de la problemática de la industria en la etapa inmediata anterior a su estatización.

SITUACION OPERATIVA

La industria en el lapso previo a su absorción por el Estado, se desenvolvía dentro de márgenes muy rígidos de control, pues en los aspectos de extracción y transformación, las regulaciones existentes reglamentaban prácticamente cada paso del proceso productivo y en lo que respecta a la comercialización, ésta había sido asumida tiempo atrás en forma total por la Empresa Pública de Comercialización de Harina y Aceite de Pescado (EPCHAP).

En lo que a extracción se refiere, la autoridad del sector reglamentaba mediante dispositivos legales, no sólo los días de captura y de veda, incluyendo el tamaño y la clase de las especies a extraer, sino también los tonelajes que cada embarcación debería pescar, aplicándose fuertes sanciones a los infractores que voluntaria o involuntariamente transgredieran los límites establecidos. En este aspecto se llegó hasta el punto de fijar el volumen de pesca que debería ser cargado de la red a la bodega de la lancha, dando lugar a que en muchos casos los pescadores tuvieran que devolver al mar parte de la mayor captura efectuada, para evitar ser acreedores conjuntamente con las fábricas, a las sanciones que prescribían los dispositivos vigentes. Quienes han tenido la oportunidad de observar una faena de pesca de anchoveta podrán juzgar los extremos a que alcanzó la intervención del Estado dentro de esta fase del proceso productivo.

Refiriéndome al control estatal en la transformación de la anchoveta en harina y aceite de pescado, ésta también alcanzó caracteres sin precedentes a escala mundial, pues a raíz de la vigencia del D.S. No. 007 del mes de marzo de 1972 se establecieron límites mínimos muy exigentes de rendimiento a las plantas procesadoras e incluso bajo su amparo se fijaron los tipos, capacidades y número de las máquinas y equipos que cada unidad operativa debería emplear, de acuerdo con la licencia de funcionamiento otorgada por el Gobierno. El incumplimiento de cualesquiera de los requisitos exigidos dentro de un plazo que vencía el 31 de agosto, daba lugar a la cancelación o reducción de la licencia y a la consiguiente liquidación en el primer caso del ente productor, hecho que se hizo efectivo en aproximadamente un 20 o/o del total de las empresas existentes, las cuales incurrieron en falta por razones principalmente económicas.

La comercialización que fue asumida por el Estado mediante la promulgación del D.L. No. 182 del 12 de abril de 1970 significó, además de la exclusividad de la venta de la harina y aceite de anchoveta, un considerable ingreso por concepto de las comisiones impuestas por sus servicios a los pro-

ductores en magnitud tal, que en determinado momento EPCHAP generó mayores utilidades que el conjunto de todas las empresas industriales, usuarias obligadas del sistema, no obstante lo cual su política de comercialización no estuvo en muchos casos acorde con las legítimas expectativas de los industriales.

Es dable acotar que en el ejercicio de 1971 EPCHAP obtuvo un excedente a favor de S/. 408'000,000 sobre un gasto total operativo de S/. 75 millones, según publicaciones oficiales.

El control de la calidad y certificación de los productos y su almacenaje estaba encomendado de manera exclusiva a la Empresa Pública de Certificaciones Pesqueras del Perú (*Cerper*), la cual también en 1971 obtuvo un excedente de S/. 16'000,000 sobre un gasto de S/. 49'000,000 por concepto de sostenimiento de sus servicios. Su operación fue en diversas ocasiones cuestionada por el hecho de que los resultados de sus análisis estuvieron por debajo de los resultados acusados por los compradores, llegando a intervenir en más de una oportunidad el titular del sector para tratar de remediar dicha anomalía.

SITUACION ECONOMICA Y FINANCIERA

Por gestión de la Sociedad Nacional de Pesquería en agosto de 1971 se dictó la R.S. No. 182-71 EF/43-01 conformando una Comisión Intersectorial, encargada de estudiar la situación económica de la industria y de proponer las medidas destinadas para solucionar los problemas existentes. En dicha Comisión participó su Presidente como único representante de los industriales sobre un total de 14 miembros pertenecientes a los sectores públicos de Economía y Finanzas, Pesquería, Industria y Comercio y Banca estatal y asociada. Dicha comisión elaboró un positivo informe proponiendo las medidas destinadas al mejoramiento de la situación y estructura financiera de la industria pesquera, recomendando una política de financiamiento realista con tramitación ágil y simple en su ejecución.

El informe final nunca fue dado a conocer en forma pública y sus conclusiones sólo llegaron a aplicarse de manera fraccionada e incoherente sin llegarse a alcanzar el objetivo propuesto.

Ante esta situación y al cabo de un año de la constitución de la referida comisión, los productores se vieron obligados a concurrir en forma corporativa ante el titular del sector a demandar un pronunciamiento definitivo del Gobierno, obteniéndose mediante la promulgación del D.L. No. 19502, la modificación de los alcances de la aplicación del Fondo de Desarrollo Pesquero y la Disponibilidad de una línea de crédito de S/. 2,800'000,000 para ser usada por los industriales nacionales de acuerdo con su capacidad de endeudamiento

y recuperación y al amparo de garantías específicas. El plazo de amortización se estableció en 7 años, con 2 años libres y un interés total de 7.5 o/o anual.

Era la primera vez en la historia de la pesquería que se recibía un apoyo crediticio en condiciones adecuadas a sus necesidades, con lo cual el despegue definitivo de las empresas peruanas eficientes quedaba prácticamente asegurado.

Por otro lado el repunte excepcional de los precios de la harina de pescado en el mercado internacional, que alcanzaron en abril de 1973 casi el triple del valor del precio promedio del año precedente, contribuía decisivamente a solventar la situación financiera de dichas empresas.

Desafortunadamente todas estas ventajas no fueron de provecho para las empresas privadas, sino que al producirse la expropiación, fue la empresa estatal la que usufructuó de ellas.

SITUACION TRIBUTARIA

Si bien se mantuvo el trato discriminatorio en contra de la industria pesquera, éste fue morigerado parcialmente por algunos dispositivos contenidos en el D.L. No. 19295 que contempló en forma muy restringida algunas de las recomendaciones de la Comisión Intersectorial de cuya constitución hemos hecho mención. El D.L. No. 19407 autorizó a deducir como gasto, en el transcurso de tres períodos anuales, el exceso abonado en 1971, del suigéneris impuesto a cuenta de las utilidades de las empresas pesqueras, sin derecho a devolución del mayor pago que eventualmente se hubiera efectuado.

Algunas de las ventajas obtenidas fueron mediatizadas por la promulgación del D.L. No. 19620 que gravó con 3 o/o la venta externa e interna de la harina y aceite de pescado con excepción del aceite de pescado crudo para el mercado local.

En síntesis, éstas fueron en términos generales las condiciones más significativas en las cuales operaba la industria de producción de harina y aceite de anchoveta al llevarse a cabo la estatización, con la expedición el 4 de mayo de 1973 del D.L. No. 20000 que entró en vigencia el día 7 del mismo mes.

ESTATIZACION

D.L. No. 20000.- Según el primer considerando del dispositivo expropiatorio, se establecía que "por ser la anchoveta un recurso natural y aleatorio que pertenece al pueblo peruano" debía ser administrado "en armonía con el interés de la colectividad y en función de las necesidades del país".

En el segundo considerando se expresa que la deficiente estructura de la industria de harina y aceite de pescado, aunada a la ausencia cíclica de anchoveta, ha determinado un constante desequilibrio financiero, para superar

el cual y por necesidad social, el Estado se vio obligado a concederle préstamos que, debido a la agudización de tal desequilibrio, han devenido en difícil recuperación, lo que incide significativamente en la economía nacional.

Finalmente, en el tercer considerando se manifiesta que, de otro lado, es necesaria la racionalización de esta industria a fin de superar la mencionada situación, la misma que podrá ser llevada a cabo, en las mejores condiciones, bajo el control y administración del Estado.

Los resultados obtenidos revelan en forma contundente lo equivocado que se estuvo al pretender conseguir mediante la estatización, los propósitos enunciados en los dos primeros considerandos, ya que si lo expresado en ellos era para determinados miembros del Gobierno, factible de alcanzar, los hechos que son del dominio público han demostrado con creces todo lo contrario.

La necesidad de racionalizar expuesta en el tercer considerando, sí era una preocupación justificada, y ya la industria con dos años de anterioridad había propuesto un plan de acción para disminuir la capacidad de reducción, compensando en forma adecuada y mediante incentivos tanto a los propietarios de las plantas que debían paralizar en forma permanente sus actividades, cuanto a sus trabajadores cesantes, a un 70 o/o de los cuales se les aseguró colocación en otras actividades, quedando un remanente que dada la época en que se vivía, no hubiera tenido mayores dificultades en alcanzar una ocupación estable. El proyecto no fue tomado en cuenta seguramente pensando desde ese entonces que después del proceso expropiatorio en ciernes, las condiciones serían más propicias para llevar a cabo la tarea de racionalización.

Nuevamente los hechos han demostrado lo errado de tal suposición, habiéndose tenido que llevar a efecto la racionalización en forma obligada y solamente parcial, con un costo social y económico muy superior al que se hubiera alcanzado seis años atrás.

Por lo expuesto se puede concluir que con la expropiación por el Estado de las acciones de las empresas dedicadas a la producción de harina y aceite de anchoveta, no se alcanzaron de manera alguna los objetivos que aparentemente se perseguían y, digo aparentemente, porque se ha hablado mucho al respecto y fácilmente se puede deducir por la ocurrencia de otros hechos conexos, que los motivos principales pudieron ser otros, pero esto no es para mí en rigor historia y no creo pertinente exponerlos por iniciativa propia, salvo que se manifestara interés expreso en conocer mi punto de vista acerca del tema.

Lo que sí puedo afirmar como causa fundamental del desacierto, es el hecho de no considerar en su verdadera dimensión lo que valían tanto la mística empresarial, cuanto el poder de decisión y el espíritu de riesgo de los empresarios pesqueros, atributos que no son posibles de expropiación y que

en esencia fueron los que llevaron al Perú a ser por varios años el primer país pesquero del mundo.

Aplicación del Decreto Ley No. 20000.— El dispositivo legal expropiatorio cuyo contenido constituía de por sí un conjunto de medidas que perjudicaban desde todo punto de vista a los industriales eficientes, favoreció en cambio a determinadas empresas cuya insolvencia económica no les permitía seguir operando y cuyos accionistas hubieran tenido que responder por pasivos que el Estado asumió (Art. 10).

Las empresas con capitales extranjeros fueron a su vez favorecidas dentro del proceso expropiatorio al ser incluídas en el "Convenio Green", circunstancia que les significó la ventaja de recibir al contado y en moneda dura el importe de la valorización de sus acciones, en lugar del pago diferido a diez años y con un 6 o/o anual de intereses (reajustados al 16 o/o a partir del 1º de setiembre de 1978) que prescribía la Ley.

Si el D.L. No. 20000 constituye un instrumento prácticamente confiscatorio, en su aplicación se acentuó el atropello a todos los principios de justicia y equidad, al extremo de contravenirse los dispositivos dictados al efecto por el propio Gobierno, en perjuicio de los expropiados.

Una síntesis de estos actos se consigna en el recurso presentado por el que habla ante el Ministerio de Pesquería hace más de tres años y que hasta la fecha no ha merecido respuesta.

Para finalizar esta exposición en la que he abusado en forma desmedida de vuestra paciencia, voy a dar lectura al documento que acabo de mencionar.

Señor Ministro de Pesquería

César Alvarado Olivares, ante Ud. atentamente expone:

Que con fecha 7 de mayo de 1973 y mediante el Decreto Ley No. 20000, el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada dispuso la expropiación a favor del Estado, de las acciones emitidas por las empresas dedicadas a la extracción y transformación de la anchoveta en harina y aceite de pescado.

Que en el artículo 3°del mencionado dispositivo se autoriza al Ministerio de Pesquería a efectuar la expropiación "siguiendo, en lo pertinente, el procedimiento que señala la Ley No. 9125, sus ampliatorias, modificatorias y el presente Decreto Ley".

Que en el artículo 4°se establece que el valor de las acciones a expropiarse se determinará por la diferencia entre los activos valorizados y los pasivos calificados, de conformidad con el procedimiento que señale al efecto la Comisión Nacional Supervisora de Empresas y Valores".

Que con fecha 11 de julio de 1973 la Comisión Nacional Supervisora de Empresas y Valores mediante *Resolución CNSEV-042-73 EF/94.01* aprobó

el procedimiento de valorización de activos y calificación de pasivos de las empresas que extraen y transforman la anchoveta en harina y aceite, disponiendo en el artículo 23º que "toda controversia que se derive de la aplicación de esta Resolución será sometida en única instancia administrativa, a la decisión de la Comisión Nacional Supervisora de Empresas y Valores, la que queda facultada para dictar las normas de ejecución que sean necesarias para la correcta aplicación de la presente Resolución".

Que no obstante haberse señalado en forma muy clara el marco legal que encuadraba el proceso de valorización de las acciones de las empresas expropiadas, se han introducido con posterioridad criterios no sólo distintos, sino contrapuestos al espíritu y a la letra tanto de la Ley No. 9125, cuanto de la Resolución *CNSEV*-042-73-EF/94.01, cuya expresión tangible está constituida por la aplicación arbitraria de medidas tales como las que a continuación se enumeran:

1. En forma ilegal se acotan tributos a la diferencia resultante entre la valuación practicada por EPCHAP sobre la harina de pescado existente al 7 de mayo de 1973 y el valor de costo que los auditores nombrados por el Ministerio de Pesquería, le asignan en los Balances de Liquidación efectuados a la misma fecha. La ilegalidad del procedimiento se desprende con absoluta claridad de los términos del informe de la Dirección General de Contribuciones No. 566-74-EF/74. 11 en su acápite *"2. Situación.-"*. Por otra parte, en el acápite *"4. Conclusión.-"* del mismo Informe, se establece que el mayor valor de las acciones que eventualmente reciban los accionistas por efecto de la aplicación del D.L. 20000, no se encuentra afecto al Impuesto a la Renta siempre que aquellos sean personas naturales.

2. El llamado "Ajuste Técnico" cuya creación no sólo no se ciñe a lo prescrito en los dispositivos invocados para la expropiación, sino que constituye una flagrante contradicción con el espíritu de la Resolución CNSEV-042-73-EF/94.01 que al considerar el "Valor de Libros" para los Activos Fijos expropiados, estableció una norma que, aunque onerosa para los ex-accionistas, tendía a agilizar en lo posible el proceso expropiatorio. La aplicación del ilegal y por añadidura extemporáneo "Ajuste Técnico", está originando un retraso de más de dos años en el pago de las correspondientes compensaciones, además de un injusto y desmedido recorte adicional en los valores patrimoniales de las ex-empresas, dando lugar al reclamo de un número apreciable de sus accionistas y a la disconformidad de la totalidad de ellos, que sienten gravemente vulnerados sus derechos y sus legítimas expectativas. Cabe hacer hincapié en que el calificativo de

extemporáneo atribuido al "Ajuste Técnico", se fundamenta tanto en el hecho de haber sido puesto en práctica luego de transcurrido un año de la fecha de expropiación, cuanto de las consecuencias derivadas de este hecho. A esa altura del proceso era perfectamente factible conocer por los organismos competentes, los resultados de las valorizaciones efectuadas sin haberse considerado el referido ajuste, motivo por el cual es lícito presumir que su posterior aplicación no se derivó de un criterio conceptual, sino que más bien se debió al propósito de modificar los valores obtenidos con el objeto de alcanzar un objetivo determinado.

Por otra parte no es lógico para nadie pensar que pueda resultar real y justa la tasación de bienes del activo fijo de las ex-empresas, efectuada al cabo de un año de ser expropiadas, sin tener en cuenta que en dicho lapso *Pesca Perú* mantuvo en operación fábricas y flotas con el consiguiente desgaste producido por el uso, además de que la redistribución y transferencia de maquinaria, equipos y embarcaciones llevadas a cabo de acuerdo a las necesidades de la nueva administración, provocó múltiples inconvenientes para la ubicación de los bienes desplazados, en relación con los inventarios tomados al 7 de mayo de 1973.

3. En el procedimiento para valorizar las existencias de harina de pescado al 7 de mayo de 1973 se incluyen factores que inciden en perjuicio de su real valor. En efecto, al reducido valor asignado por la CNSEV al tonelaje no vendido a la fecha de la expropiación, se añade la exagerada proporción de harina asignada al mercado local cuyo precio de subsidio establecido por el Ministerio de Pesquería era notoriamente inferior al precio de exportación, hecho que influyó acentuadamente en el resultado obtenido por EPCHAP con desmedro del valor real de la harina de pescado producida por los expropiados. Cabe anotar que la CNSEV estableció el precio para "todo el tonelaje no vendido" al nivel de la última venta efectuada hasta el 7 de mayo, sin tomarse en cuenta el alza vertiginosa que en ese momento experimentaba el mercado.

   Asimismo se debe tener en cuenta que *Pesca Perú* prosiguió durante el período de "veda" la captura de anchoveta en la zona Sur cuyo tonelaje convertido en harina, le permitía holgadamente asumir íntegramente el consumo local a partir del 1º de setiembre de 1973, aplicando como máximo al stock de las ex-empresas, la cobertura del mercado interno en el periodo comprendido entre el 7 de mayo y el 31 de agosto de 1973.

Los hechos han venido a corroborar la afirmación de que el precio adoptado en la valorización de las existencias de harina a la fecha de la expropiación estuvieron muy por debajo de su justo valor, puesto que en comunicación dirigida el 17 de julio de 1975 por *Pesca Perú* a la revista "Marka" y publicada en el número correspondiente al 1°de agosto, se deja perfectamente establecido que la empresa estatal vendió a un precio de US$ 377.00 la tonelada de harina de pescado que había recibido de las empresas expropiadas al precio de 280.27 dólares, lo que le representó un beneficio de 96.73 dólares por tonelada que equivale al 34.51 o/o de utilidad líquida. El ingreso total adicional, según se manifiesta en la comunicación antes aludida alcanzó el orden de 1,300 (un mil trescientos) millones de soles en favor de *Pesca Perú* con el consiguiente perjuicio para los ex-accionistas.

4. El trámite que con carácter de "absolutamente secreto" dio el Comité Valorizador del Ministerio de Pesquería al proceso administrativo de valorización, impidió por completo a los expropiados hacer uso del derecho que les franqueaba el artículo 23°de la Resolución CNSEV-042-73-EF/94.01, puesto que sólo les fue dable enterarse en forma oficial de los resultados obtenidos por los peritos del Estado, en las publicaciones efectuadas en el diario "El Peruano" y cuando dichos resultados obraban en manos del Poder Judicial evitándose así su cuestionamiento dentro del ámbito administrativo, hecho que lógica y acertadamente fue previsto por la CNSEV al dictar la norma que hemos mencionado.

5. La dación con fecha 22 de julio de 1975 del Decreto Ley 21221, luego de transcurridos más de dos años de la expropiación de las Empresas Pesqueras, impide con efecto retroactivo el ejercicio del derecho concedido por el artículo 13 de la Ley 9125, por el cual dentro de los seis meses posteriores a la fecha de la escritura de adjudicación a favor del expropiante, los expropiados estaban facultados para contradecir en la vía ordinaria la tasación pericial.

6. También retroactivamente con la dación del Decreto Ley 21221 se varían importantes normas de procedimiento contenidas en los artículos 8°y 22°de la Ley 9125, al restarle valor pleno a la pericia dirimente que se debe llevar a cabo al existir discrepancia entre la pericia del Estado y la pericia de parte.

Que oportunamente el suscrito formuló ante la Dirección General de Contribuciones y la Comisión Nacional Supervisora de Empresas y Valores, consultas relacionadas con diversos aspectos del proceso expropiatorio, haciendo de conocimiento del Comité Valorizador del Ministerio de Pesquería las respuestas recibidas, copias de las cuales se adjuntan al presente recurso, al igual que cálculos efectuados sobre el valor real de las existencias de harina de pescado al 7 de mayo de 1973 y copia xerográfica de las páginas 4 y 10 del número correspondiente al 1º de agosto de 1975 de la revista "Marka".

Por tanto a Ud. señor Ministro, solicito se sirva disponer:

a. Que el valor de las acciones expropiadas obtenido por los peritos del Estado y que a la fecha no haya sido objeto de consentimiento expreso de los ex-accionistas ante el poder judicial, sea abonado en forma de pago a cuenta del valor real y efectivo que corresponde por la correcta aplicación de los dispositivos legales vigentes en el momento de la dación del Decreto Ley 20000.

b. Que habiéndose impedido a los accionistas expropiados hacer uso del derecho prescrito en el artículo 23 de la Resolución CNSEV-04-73-EF/94.01, por el cual toda controversia derivada de la aplicación de esta Resolución sería sometida en instancia única de la vía administrativa a la decisión de la Comisión Nacional Supervisora de Empresas y Valores, se dicten las medidas legales que permitan ejercer el derecho que arbitrariamente ha sido negado.

c. Que de acuerdo a normas fundamentales de Derecho se deje sin efecto el Decreto Ley 21221 en lo que se refiere a la expropiación de las acciones de las Empresas Pesqueras comprendidas en los alcances del Decreto Ley 20000.

Otro sí digo:

Que de tenerlo por conveniente se disponga la solicitud de informes acerca de la forma en que se ha efectuado el proceso de valorización, a la Dirección General de Contribuciones, a la Comisión Nacional Supervisora de Empresas y Valores y a la Empresa Pública de Comercialización de Harina y Aceite de Pescado en lo que a cada una de estas reparticiones concierne.

Señores:

El texto del documento al cual acabo de dar lectura, creo que me releva de mayores comentarios y sólo me resta agradecer muy sinceramente la atención que se han servido dispensarme, quedando a vuestra entera disposición para responder a las preguntas que Uds. estimen pertinente formular.

CLAUSURA DEL SIMPOSIUM

DISCURSO DEL CONTRALMIRANTE JOSE CARCELEN BASURTO COORDINADOR GENERAL

Señores:

Luego de una intensa semana de actividad, estamos llegando al fin de la jornada. En ella, me cupo el gran privilegio de ser el Coordinador General, y al culminar mi labor, no puedo menos que manifestar a todos ustedes, mi más profundo reconocimiento por la activa participación que han tenido y que ha permitido culminar con todo éxito este gran esfuerzo común.

La activa labor de los Coordinadores de cada tema, que permitió una efectiva descentralización en la preparación y desarrollo del temario, fue también la forjadora de la mística con que hemos abordado este Simposium sobre "El uso del Mar y su Influencia en el Desarrollo Nacional".

Las brillantes conferencias sustentadas por todos y cada uno de los Señores Expositores, nos han permitido comprender de un modo más claro el rol preponderante que tiene el Poder Marítimo para el desarrollo de nuestra nación, pero asimismo, nos ha hecho ver con un mayor realismo la problemática, muchas veces compleja, de los Intereses Marítimos y de su interrelación.

La participación del Auditorio ha sido particularmente importante; las preguntas efectuadas, que mostraban fehacientemente sus inquietudes y propiciaban el diálogo, sirvieron también para comprobar que la realización del Simposium estaba plenamente justificada, pues era indispensable dar respuesta, por lo menos, a algunas de las interrogantes, y en este sentido, debemos hacer una especial mención a los Srs. integrantes de cada uno de los Paneles, cuyas intervenciones permitieron ampliar considerablemente nuestros conocimientos en los temas tratados, pero por encima de todo despertaron nuevas inquietudes que nos permitirán profundizar estudios en el futuro.

Todo ello ha hecho que mis funciones se desarrollen de un modo sumamente grato, las que además, fueron facilitadas, por la valiosa colaboración de las Autoridades Navales y la invalorable participación de la Escuela Superior de Guerra Naval, la que no sólo ha proporcionado el local, sino que además ha contribuído activamente en el desarrollo de todas las actividades. Por este motivo deseo expresar mi agradecimiento al Sr. Almirante Director, así como a los Jefes, Oficiales y Personal en general, por su intervención tan eficiente.

Asimismo, no puedo dejar de señalar la infatigable labor del Sr. Capitán de Fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez, quien en actitud ya conocida, pero no por ello menos encomiable, ha dinamizado permanentemente la preparación y realización del Simposium.

Cuando en el mes de mayo del presente año, la Junta Directiva del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, acordó la realización del Simposium y solicitó al Sr. Ministro de Marina la colaboración de la Institución Naval, colaboración que se ha materializado en el decidido apoyo, que nos ha permitido efectuarlo, nos fijamos los siguientes objetivos:

a. Proporcionar una visión panorámica sobre el Poder Marítimo y su influencia en el mundo, a través de la Historia;
b. Profundizar conceptos sobre la influencia del Poder Marítimo en América, para evaluar sus repercusiones en nuestro pasado, así como sus proyecciones para el futuro del Perú.
c. Iniciar el estudio sobre los Intereses Marítimos partiendo de la perspectiva histórica, para lograr conclusiones y recomendaciones que promuevan su mejor utilización y desarrollo futuro.
d. Coadyuvar al fomento de la Conciencia Marítima Nacional.

Estoy plenamente convencido de que estos objetivos han sido alcanzados. Me baso para esto, en los comentarios que se han hecho en las hojas de apreciación que se entregaron para cada tema, en lo manifestado por todos aquellos participantes con los que he podido conversar, y en mi apreciación personal sobre el desarrollo del evento.

Lo único que podría, tal vez señalar, es que hubiera sido deseable que tan excelentes exposiciones e intervenciones llegasen a un mayor número de personas e instituciones relacionadas con el mar, pero estábamos conscientes de que este Simposium recién nos daría los elementos de juicio necesarios, para actuar apropiadamente en otros campos en el futuro. Debo agregar que posteriormente, el Instituto, publicará todas las exposiciones del Simposium, lo que contribuirá a una mayor difusión. Por todo esto, es que me he permiti-

do afirmar, hace unos instantes, que el Simposium ha culminado con todo éxito.

Sin embargo, no quisiera ser mal interpretado, y dejar en ustedes la impresión de que considero que la tarea ha sido ya cumplida. Por el contrario estoy convencido, y hoy más que nunca, que el camino por recorrer es muy largo y que este Primer Simposium es solamente el primer paso, pero experimento una gran satisfacción porque había que comenzar a andar y con este primer paso lo hemos hecho.

El Comandante Villena en su presentación del día de hoy, nos ha contado la leyenda de los indios norteamericanos respecto al águila que se creyó perdiz y las consecuencias que de ello se derivaron, así como en la vital necesidad de que para su completa realización, el águila se percatara de eso: de que era águila...

Esa historia, en cierto modo, es coincidente con el pensamiento que tenía esta mañana cuando en mi ruta hacia esta Escuela Superior de Guerra Naval, venía meditando acerca del evento que hoy toca a su fin, los grandes y profundos conceptos vertidos durante toda la semana y la reafirmación en la necesidad de que el Perú, país marítimo por excelencia, tenga una real y permanente "Conciencia Marítima", vale decir, que "el águila tenga conciencia de que es águila".

Pensando en esta necesidad de impulsar la conciencia marítima en el país, y percibiendo la magnitud de esta acción, vino a mi mente otra historia que trataré de resumir muy brevemente.

Cierta vez un campesino chino, muy dedicado a sus labores agrícolas, encontró que por más esfuerzos y dedicación que ponía, una parte de sus tierras no rendía los frutos que esperaba, estableciendo finalmente que la causa para ello, radicaba en la existencia de una montaña cuya sombra impedía que los rayos del sol llegasen el tiempo necesario a esta parte de sus tierras, para aprovechar al máximo la energía solar.

Ante este descubrimiento, el campesino determinó la necesidad de mover esa montaña algunos kilómetros, hacia tierras improductivas, dejando las suyas en capacidad de producir lo debido.

Llegado a este convencimiento, inició de inmediato su labor: todos los días removía unos cuantos cubos de tierra de la montaña y los llevaba hacia esas tierras áridas que no eran de interés para nadie. Podrán ustedes imaginar lo que esta acción motivó entre todos sus vecinos, quienes le hicieron objeto de toda clase de burlas, haciéndole ver que nunca vería logrado su propósito.

Ante esta actitud, el campesino chino de esta historia manifestó que:

- El objetivo era lograr que la tierra produjese lo debido;
- El obstáculo para ello era la montaña;

- Había que trasladar esa montaña; y,
- Posiblemente ni él, ni sus hijos, ni los hijos de sus hijos verían culminada la obra, pero algún día esa montaña no ensombrecería la tierra como entonces, y el objetivo se habría alcanzado.

Finalmente, hizo notar que para llegar más pronto al objetivo, era necesario empezar cuanto antes a mover esa montaña, y por eso ya había iniciado la obra.

Volviendo a este Simposium y recordando todo lo efectuado en el Instituto, creo poder decir a ustedes que esa es la mística que hemos tenido los miembros del Instituto y mi esperanza es que con esa misma fe que fue capaz de motivar al campesino chino a mover la montaña, contribuyamos todos nosotros a impulsar nuestros Intereses Marítimos; a impulsar nuestro Poder Marítimo; y a desarrollar la Conciencia Marítima Nacional, elevándolos a los niveles que nuestro país requiere de un modo indispensable.

Señor Almirante Federico Salmón de la Jara, Presidente del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, habiendo llegado a su término este evento, deseo expresar a Ud. el agradecimiento por la confianza que depositó en mí, al encargarme la Coordinación General y le solicito tenga a bien declarar clausurado el Primer Simposium sobre "El uso del Mar y su Influencia en el Desarrollo Nacional".

DISCURSO DEL CONTRALMIRANTE FEDERICO SALMON DE LA JARA PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO–MARITIMOS DEL PERU

Señores:

Creo que el señor Contralmirante Carcelén ha expresado muy claramente lo que el Instituto se propuso y lo que hemos obtenido al final de esta jornada. de trabajo. Debo ahora agradecer en primer lugar, a la Superioridad Naval, el haber acogido la idea de este Simposium y expresar al señor Director de la Escuela Superior de Guerra Naval nuestro reconocimiento por haber abierto las puertas de éste, el más alto centro de estudios de la Marina.

Cuando iniciamos el Simposium y después de escuchar la interesante síntesis de lo que es y ha sido la "Influencia del mar en la historia del mundo" presentada por el Vicealmirante Vargas Caballero, la primera pregunta que surgió fue: ¿Somos un país marítimo? ¿Tenemos conciencia marítima en el Perú? ¿Tiene nuestra Patria un destino marítimo? Yo diría señores, que ahora después de haber oído las excelentes presentaciones de tan distinguidos expositores, estamos en mejores condiciones para responder estas preguntas.

Diría además que es gracias al mar peruano y a nuestra tradición marinera, que tenemos la suerte de contar con hombres capacitados en cada una de las áreas que constituyen los intereses marítimos y que el hecho que hayan acudido a nuestra cita, sin más interés que aportar sus conocimientos, significa ya una reafirmación del verdadero rol del poder marítimo en nuestro país.

Debo hacer constar en nombre del Instituto el acierto que tuvimos al pedir al Almirante Carcelén que coordinara este Simposium. En realidad, fue de él la idea de iniciarlo, a él se lo encomendamos y lo ha hecho con la prestancia, capacidad y dedicación que son parte de su currículum profesional. A su lado y desde el primer momento, el Comandante Villena ha sido el eficaz y permanente impulsor del trabajo diario y merece por tanto todo nuestro crédito.

Señores expositores y panelistas: gracias por vuestro invalorable apoyo para el cumplimiento de la tarea a la que hoy hemos dado término.

PARTICIPANTES EN EL SIMPOSIUM

César E. Alvarado Olivares.— Ingeniero Pesquero; ha sido Presidente de la Sociedad Nacional de Pesquería, de Pesqueros Asociados del Perú, del Comité de Industriales Pesqueros de Chancay; Director de la Asociación de Armadores Pesqueros del Perú, de la Caja de Beneficios Sociales del Pescador; miembro de numerosas comisiones vinculadas con la actividad pesquera; Miembro de la Comisión Consultiva del Ministerio de Pesquería.

Felipe Ancieta Calderón.— Biólogo; Estudios de especialización en EE.UU., URSS y Francia; autor de más de veinte publicaciones sobre biología del mar; profesor de la Universidad Nacional de Trujillo; ha realizado varios cruceros oceanográficos en el Pacífico Occidental; Director General Científico del Instituto del Mar del Perú.

Juan Miguel Bákula Patiño.—Embajador en el Servicio Diplomático; doctor en Derecho; estudios en las Universidades Católica y de San Marcos; Secretario General de la Comisión Permanente del Pacífico Sur; ha sido Embajador del Perú en diversos países europeos y americanos; autor de varias obras sobre historia, diplomacia y criptografía.

Oswaldo Berrocal Curiel.— Ingeniero Mecánico-Electricista; estudios en la Universidad Nacional de Ingeniería; Inspector y Gerente de la American Bureau of Shipping; Miembro de varias Sociedades Profesionales.

Carlos Bohl Daneri.— Técnico en Trabajo Marítimo; Asesor Técnico Laboral de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo.

Hermann Buse de la Guerra.— Doctor en Letras y Abogado; estudios en la Universidad de San Marcos; autor del tomo II, Vols. I y II de la "Historia Marítima del Perú" y de varias obras de historia y arqueología peruana; Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Felipe de Bustamante Denegri.— Embajador en el Servicio Diplomático y Abogado; estudios en la Universidad Católica; ha sido Profesor en la Universidad Católica, CAEM., Escuela Superior de Guerra Naval, Escuela Superior de Guerra Aérea y Academia Diplomática; Representante del Perú ante la Comisión Jurídica de la Comisión Permanente del Pacífico Sur.

José Antonio del Busto Duthurburu.— Doctor en Historia; estudios en la Universidad Católica; Profesor en la Universidad Católica y en la Universidad de Lima; Director del Programa de Letras en la Universidad Católica; autor del tomo III, vols. I y II, de la "Historia Marítima del Perú", biografías de conquistadores del Perú, "Historia General del Perú", en curso de publicación, miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Jaime Cáceres Enríquez.— Embajador en el Servicio Diplomático; estudios en la Academia Diplomática del Perú; Director de Soberanía Marítima en la Cancillería; Presidente de la Sección Nacional Peruana de la Comisión Permanente del Pacífico Sur.

Emilio Castañón Pasquel.— Doctor en Historia; Abogado; estudios en la Universidad de San Marcos y Católica; ha sido catedrático en la Universidad Católica, Universidad Nacional de Ingeniería, Academia Diplomática del Perú, CAEM.; importantes cargos en la OEA., Alianza para el Progreso, Ministerio de Hacienda; Director del Programa de Economía en la Universidad de Lima; Asesor del Servicio Industrial de la Marina (SIMA).

Percy Cayo Córdova.— Doctor en Historia; estudios en la Universidad Católica; Profesor en la Academia Diplomática, Universidad del Pacífico, Universidad de Lima; Director del Programa de Estudios Generales en la Universidad de Lima. Colabora en la "Historia Marítima del Perú"; autor de una biografía de Hipólito Unanue; editor de las Memorias del Mariscal Miller.

Augusto Fernández Hidalgo.— Capitán de Navío; Curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval y CAEM.; ha sido Presidente de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo; actualmente es Jefe del Teatro de Operaciones Marítimas.

Guillermo García Montúfar.— Doctor en Derecho; profesor emérito de la Universidad de San Marcos; Vocal de la Corte Suprema de Justicia; autor de varias obras jurídicas.

Germán Gonzales Ugarte.— Capitán de Navío; estudios en la Escuela Naval, Escuela Superior de Guerra Naval y en los EE.UU.; Comandante de varias unidades de la Armada y dependencias; Director-Fundador de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Miguel Grau".

Oscar Guillén Guillén.— Ingeniero Químico; estudios en la Universidad de San Marcos, y de especialización en Noruega e Inglaterra; participó en diversas reuniones internacionales sobre investigación del mar, y en cruceros nacionales e internacionales oceanográficos, Director Ejecutivo de Investigaciones Oceanográficas del Instituto del Mar del Perú; autor de numerosas publicaciones.

Alberto Indacochea Queirolo.— Vicealmirante; estudios de especialización en Submarinos (EE.UU.), en la Escuela Superior de Guerra Naval y en el CAEM; ha sido Jefe del Estado Mayor de la Escuadra, Comandante de la Flotilla de Submarinos y de unidades de superficie; Director General del Personal de Marina; ha sido además Presidente del Directorio del Instituto del Mar del Perú; actualmente es Director del Consorcio Naviero Peruano, Vicepresidente y Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Rómulo Jordán Sotelo.— Doctor en Ciencias Biológicas; estudios y grados en la Universidad de San Marcos; estudios de especialización en Brasil, Gran Bretaña y Dinamarca; participó en varios cruceros oceanográficos; ha publicado más de veinte estudios científicos; Delegado del Perú ante eventos internacionales de FAO, COI, UNESCO; profesor de Ecología Marina en la Universidad de San Marcos; Director Ejecutivo de Investigaciones Pesqueras en el Instituto del Mar del Perú.

Javier León Eyzaguirre.— Abogado; Asesor Legal de Empresas Navieras; Asesor de empresas del sector privado y público, con particular referencia a la problemática de la Marina Mercante Nacional.

Adolfo León y León.— Alférez de Fragata; estudios profesionales en EE.UU.; ha sido Director y Gerente de compañías petroleras; Director Gerente, en la actualidad, de Naviera Humboldt S.A.

Héctor López Martínez.— Doctor en Historia; estudios en la Universidad Católica; profesor universitario y periodista; colaborador de la "Historia Marítima del Perú"; autor de trabajos históricos sobre la época hispánica en el Perú; Secretario Académico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Raúl Martínez Zuzunaga.– Abogado; estudios en las Universidades de San Marcos y Católica; ha sido Diputado en tres oportunidades; primer Vicepresidente de la Cámara de Diputados; Asesor y Delegado de la Asociación de Armadores Pesqueros del Perú; Asesor, en la actualidad, de empresas navieras y pesqueras nacionales.

Alcides Miranda Bernal.– Abogado; ha sido Sub-Director General de Trabajo; Asesor Legal de la Dirección de Administración Portuaria y de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo; especialista en Legislación Naviera y Laboral.

Aurelio Miró Quesada Sosa.– Doctor en Letras y Abogado; estudios en la Universidad de San Marcos; ha sido Rector de la Universidad de San Marcos, Presidente de la Academia Nacional de la Historia y Director de la Academia Peruana de la Lengua; autor de numerosos libros de literatura e historia; Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Jaime Navach Nápoli.– Capitán de Navío; especialización en Submarinos, Armamentos; ha seguido cursos en la Escuela Superior de Guerra Naval y en la Escuela Superior de Guerra; Comandante del BAP. "Rodríguez" y del BAP. "Angamos"; Sub-director de Armas Navales y de Economía de Marina; Presidente de la Comisión Controladora.

Armando Nieto Vélez.– Sacerdote de la Compañía de Jesús; estudios de Derecho e Historia en la Universidad Católica; profesor de la Universidad Católica y de la Facultad de Teología; colabora en la "Historia Marítima del Perú"; Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.; autor de obras sobre historia de la Emancipación; Subdirector del Instituto Riva-Agüero.

Jorge Novoa Altamirano.– Capitán de Navío; Calificado en Submarinos, inteligencia y seguridad; Cursos de Comando, Estado Mayor y Guerra Naval, y en el CAEM.; ha sido Director de Estudios Generales de la Secretaría de Defensa Nacional.

Víctor Mauro Posso Carrillo.– Capitán de Navío; Comando Especialista; Ingeniero Mecánico, estudios en la Escuela Naval del Perú y de especialidad en Monterrey (California); diversos cargos desempeñados en el área de Reparaciones Navales del SIMAC.; Director en el Perú del Instituto Panamericano de Ingeniería Naval; Jefe de la División de Reparaciones del SIMAC.

Jorge Ruiz de Castilla.— Capitán de Corbeta; ha sido Gerente de empresas navieras; es actualmente Gerente General de la Compañía Peruana de Vapores.

Enrique del Solar Cáceda.— Doctor en Ciencias Biológicas; especializado en Tecnología Pesquera y Acuacultura en el Instituto de Pesquería; ha sido Asesor Técnico y Científico de la Sociedad Nacional de Pesquería, de la cual llegó a ser también Presidente y Miembro del Directorio; profesor honorario de la Universidad de San Marcos; ha publicado numerosos trabajos sobre temas oceanográficos.

Hugo Sommerkamp Bernales.— Alférez de Fragata; Fundador y Presidente, por varios períodos, de la Asociación de Armadores del Perú; Miembro de la ex-Comisión Nacional de Marina Mercante; Miembro y Fundador de ALAMAR. (Asociación Latino Americana de Armadores); Presidente de Directorio y Presidente Ejecutivo del Consorcio Naviero Peruano S.A.

José Valdizán Gamio.— Capitán de Navío; estudios en la Escuela Naval, Escuela Superior de Guerra Naval; Escuela de Submarinos, y en EE.UU.; Comando en unidades de la Escuadra y dependencias; autor de varias obras de historia naval peruana; Supervisor de Museos y Monumentos Navales; Asesor Docente de Historia Naval en la Escuela Naval y Secretaría General de Marina; Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Peru.

Luis Ernesto Vargas Caballero.— Vicealmirante; estudios en la Escuela Naval, Escuela Superior de Guerra Naval y CAEM.; ha sido Comandante de unidades de superficie y submarinos y de la flotilla de submarinos; Ministro de Estado en los despachos de Justicia, de Vivienda, de Marina y Comandante General de la Marina; Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú; dirige el equipo que prepara la tercera parte de la "Historia Marítima del Perú";

Pablo Pedro Vásquez Flores.— Abogado; ha sido asesor Jurídico de la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo; es Asesor Jurídico de la Secretaría General de Marina.

Pablo Pedro Vásquez Zegarra.— Ingeniero Mecánico y Electricista; estudios en la Universidad Nacional de Ingeniería; diversos cargos en el SIMA; miembro de varias instituciones profesionales; Sub-Gerente Técnico en Pesquera Industrial Callao S.A. (PICSA ASTILLEROS S.A.).

César Felipe Villarán Tapia.— Capitán de Navío; Comando Especialista; Master en Ingeniería Mecánica; estudios en la Escuela Naval, y de especialidad en Monterrey (California), en el Japón, y en la Escuela Superior de Guerra Naval; Miembro del Instituto Panamericano de Ingeniería Naval con sede en Brasil; Sub-Jefe del Servicio Industrial de la Marina (SIMAC).

Luis Felipe Villena Gutiérrez.— Capitán de Fragata; Calificado en Submarinos; ha sido Comandante de Unidades de superficie y submarinos; Gerente de la Asociación de Armadores Pesqueros del Perú; Fundador de la Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Grau"; y de sus filiales en Iquitos y Puno; Director Nacional del SENATI; Jefe de la Oficina de Asuntos Especiales de OPAMAR S.R.L.; Miembro de Número y Secretario Ejecutivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Esteban Zimic Vidal.— Contralmirante; Calificado en Submarinos; perfeccionamiento en EE.UU. en las ramas de Geodesia-Cartografía, Hidrografía y Oceanografía; ha sido Director de Hidrografía y Faros; Director de la Escuela Naval del Perú; Gerente General del Asiento Petrolero en Talara; actualmente es Presidente y Director de la Organización Peruana Promotora de Vivienda de Interés Social; Vocal del Departamento Científico y Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

Renán Zúñiga Mossone.— Capitán de Corbeta; Ingeniero Naval y Master en Arquitectura Naval; estudios en la Escuela Naval del Perú, y de especialidad en M.I.T., y en el Japón; Sub-Jefe de la División de Construcciones Navales, y Jefe del Departamento de Planes (DCN).

INDICE GENERAL

	Pág.
INTRODUCCION	7
DISCURSO DEL CONTRALMIRANTE FEDERICO SALMON DE LA JARA	9
DISCURSO DEL VICEALMIRANTE GUILLERMO VILLA PAZOS, EN REPRESENTACION DEL MINISTRO DE MARINA	11
HOMENAJE A LA MEMORIA DEL CAPITAN DE NAVIO FRANCISCO QUIROS TAFUR	13
PRESENTACION DEL TEMA I POR EL CONTRALMIRANTE JOSE CARCELEN BASURTO	15
TEMA I	17
VISION PANORAMICA DEL USO DEL MAR Y SU INFLUENCIA EN LA VIDA DE LOS PUEBLOS, A TRAVES DE LA HISTORIA. *Vicealmirante Luis E. Vargas Caballero*	17
Nota del expositor	29
Exposición del Dr. José Antonio del Busto D.	31
PRESENTACION DEL TEMA II POR EL CONTRALMIRANTE JOSE CARCELEN BASURTO	35
TEMA II	37
INFLUENCIA DEL PODER MARITIMO EN AMERICA. *Hermann Buse de la Guerra*	37
Explicación previa	37
Capítulo I	39
Poder marítimo, poder naval, talasocracia	39
El Caribe en la Literatura y en la Ciencia	39
El Caribe en la Geopolítica. Revisión de una doctrina	41

	Pág.
Poder. Capacidad para la supervivencia	43
Delimitando conceptos	45
El mar: una gran ventaja pero también una gran responsabilidad	46
Geografía y dinamismo económico. Rol de la Marina Mercante	48
Vocación por el mar y conciencia marítima	49
Capítulo II	51
Los mares americanos: Geografía e Historia	51
1492: el feliz hallazgo de las Antillas	52
El primer forcejeo: ante todo, el Mar	54
El Brasil: una extraña navegación	56
Tres grandes de la época que innovaron el mundo	57
La Costa Occidental: del Istmo a los canales chilenos	59
De pronto, aparece el dragón	60
El Perú en Oceanía y México en las Filipinas. Un "destino marítimo"	61
Sin embargo, piratas y corsarios amagaban la costa occidental	63
La ruta del Noroeste: de Amundsen al "Nautilus"	64
Capítulo III	65
El imperio español: "áreas de tensión" y guerra	65
Unidad imperial, despensa inagotable y crucial posición geopolítica	66
Zonas de tensión (I): el Caribe y la piratería	69
Zona de tensión (II): el Pacífico, un mar abierto a las correrías de saqueo	70
Indagación geográfica y previsiones bélicas	72
La Casa de Contratación, los puertos, los Galeones y la Flota	73
Denuedo admirable en la lucha pero errada concepción estratégica	74
En el Mar se decidió la suerte del Imperio	76
Los frentes de ataque de los adversarios de España	77
Del contrabando al comercio libre	79
La "invencible armada" inglesa se estrella en Cartagena	80
Capítulo IV	82
Estados Unidos: expansión y "destino manifiesto"	82
Del Atlántico al Pacífico: más y más... y más	82
¿Alguna razón? ¿Cuál el fundamento?	84
El Caribe y el Pacífico en los "designios" y la "seguridad" nacionales	85
Etapas en el proceso expansivo de dominio marítimo	86
Las escuadras: Estados Unidos vs. Unión Soviética	89
Las pruebas del poder y un balance preliminar	90
Capítulo V	91
Los ideólogos: de Mahan a las "fajas transportadoras"	91
Supremacía del poder marítimo sobre el poder terrestre	92
Los eslabones de la cadena del poder	92
Pero, por encima de todo, el factor Hombre	94
Haushofer: el Mar, factor del "acaecer histórico"	95
El Pacífico: rol nuclear y proyección al futuro	97

	Pág.
Spykman y el foso marino que salvó al mundo libre	98
¿Y América? La estrategia tridimensional	100
Capítulo VI	101
El Perú y Chile, la lección de Angamos	101
Primer paso: el dominio del mar	101
Comienzo de una rivalidad: el "Plan Cochrane"	103
O'Higgins y sus desvaríos	104
Portales	105
Cañas Montalva y su concepción geopolítica. La "Era del Pacífico"	107
El imperativo de la época: "potencia del Pacífico Sur"	109
Pinochet. Objetivo nacional: "desarrollar un gran poder marítimo"	110
Ante el reto, "el Perú debe vivir desconfiado y alerta"	111
Capítulo VII	112
Un país enclaustrado y un Mar en disputa	112
Bolivia y el Mar: aspiración irrenunciable	113
Por el Oeste, hasta la isla de Pascua (donde el turismo encubre la estrategia)	115
Brasil—Argentina: una rivalidad antigua	116
Trayectoria de un coloso	117
Mario Travassos: exaltación del Atlántico y desarrollo portuario	119
Golbery do Couto e Silva: el Norte, de Estados Unidos; el Sur, del Brasil (en la paz y en la guerra)	120
La teoría de los "vacíos geopolíticos". Para Argentina, uno de ellos: el Mar	121
Capítulo VIII	122
Conflictos por un canal, tres islas y un continente helado	122
Algo de la geografía de este confín del mundo	123
El Laudo Arbitral y la mediación	125
En el reino meridional de los hielos	126
El ingreso de Chile a la Antártida con "intención soberana"	128
Delimitación unilateral y ocupación oficial	130
La protesta argentina y la discordia por "superposición de sectores"	131
Y las potencias, ¿acaso no reclaman también?	132
Los derechos del Perú ¿olvidados?	134
Conclusión: poder marítimo para la seguridad y el desarrollo	134
PRESENTACION DEL TEMA III POR EL CAPITAN DE NAVIO JOSE VALDIZAN GAMIO	137
TEMA III	141
EL DERECHO DEL MAR. Embajador Juan Miguel Bákula Patiño	141
Antecedentes históricos del Derecho del Mar. *Guillermo García Montúfar*	163

	Pág.
El Sistema del Pacífico Sur. *Jaime Cáceres Enríquez*	166
La evolución de la situación: aspectos generales y desarrollo científico y tecnológico. *Capitán de Navío Germán González Ugarte*	170
Comisión I	170
Comisión II	171
Comisión III	171
Mar Territorial, Alta Mar, soberanía marítima y zona económica exclusiva hasta las 200 millas. *Eduardo Ferrero Costa*	174
1. El antiguo Derecho del Mar: Mar Territorial de 3 millas y libertad de los mares	174
2. El Mar Territorial y la Alta Mar en la Conferencia de Ginebra de 1958	175
3. Nuevo Derecho del Mar: Soberanía Marítima hasta las 200 millas	175
4. Aparición del concepto de Zona Económica	177
5. La Zona Económica exclusiva hasta las 200 millas en la actual Conferencia Mundial sobre el Derecho del Mar	178
Fondos marinos más allá de los límites de la Jurisdicción Nacional. *Jorge Chávez Soto*	181
Las perspectivas futuras sobre el Derecho del Mar. *Felipe de Bustamante Denegri.*	186
Nota del editor	190
Carta del Dr. José Luis Bustamante y Rivero	191
Fragmento relativo al "Derecho del Mar" extraído de la exposición del doctor José Luis Bustamante y Rivero	193
Consideraciones doctrinales	193
Elementos del derecho positivo	194
Conclusiones	197
PRESENTACION DEL TEMA IV POR EL CONTRALMIRANTE MELITON CARVAJAL PAREJA	199
TEMA IV	201
SITUACION, POSIBILIDADES Y METAS DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL. Adolfo León y León.	201
El Perú en el descubrimiento oceánico	202
La flota mercante en el virreinato	204
Política de San Martín para reconstruir nuestra Marina Mercante	205
Las medidas proteccionistas del Presidente Castilla	206
La navegación a vapor llega al Pacífico	208
La Marina Mercante peruana en el siglo XX	209
Crisis mundial del transporte marítimo	213

	Pág.
La amenaza soviética	218
Metas económicas de la Marina Mercante	219
Análisis de recursos	220
Decreto Ley 22067	228
Decreto Ley 22202 y 22283	228
Carga generada por el comercio exterior del Perú	229
Personal de oficiales y tripulantes	230
Salarios y beneficios sociales	230
Educación y entrenamiento	231
Transporte del petróleo crudo y productos refinados	233
El reto y la respuesta	233
TEMA V	239
RESEÑA HISTORICA DE LA INVESTIGACION EN EL MAR. Enrique M. del Solar C.	239
El fenómeno de la sustitución	251
PRESENTACION DEL TEMA VI POR EL CAPITAN DE FRAGATA LUIS FELIPE VILLENA GUTIERREZ	259
TEMA VI	261
LA CONSTRUCCION NAVAL EN EL PERU. Capitán de Navío César Villarán Tapia	261
La historia de la construcción naval de embarcaciones menores en el Perú	262
La construcción naval de alto bordo en el Perú	266
Resumen Decreto Ley 22202	272
Renovación e incremento de la Flota Mercante Nacional	274
Algunas consideraciones para hacer competitiva a la industria de la construcción naval en el Perú	275
Resumen	278
PRESENTACION DEL TEMA VII POR EL CONTRALMIRANTE JOSE CARCELEN BASURTO	291
TEMA VII	293
TRABAJO MARITIMO. Vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo	293
Reseña histórica	294
Tercio Naval	295
El trabajo marítimo tal como es hoy	300

Pág.

Estudio del problema laboral marítimo 302
Análisis 304
Comisión Controladora del Trabajo Marítimo: organización y funciones 310
Misión 311
Funciones 311
Síntesis y conclusiones 314
Proyecciones 316

PRESENTACION DEL TEMA VIII POR EL CAPITAN DE FRAGATA LUIS FELIPE VILLENA GUTIERREZ 319

TEMA VIII 323

RESEÑA HISTORICA DE LA PESCA E INDUSTRIAS CONEXAS. PROYECCIONES. Emilio Castañón Pasquel 323

Aspectos Jurídicos-Laborales del Trabajo Marítimo. *Raúl Martínez Zuzunaga* 331
Harina y aceite de pescado. *Carlos Sotomayor* 335
La estatización de la industria de producción de harina y aceite de anchoveta. *César E. Alvarado Olivares* 342
Antecedentes 342
Situación operativa 343
Situación económica y financiera 344
Situación tributaria 345
Estatización 345

CLAUSURA DEL SIMPOSIUM 353

DISCURSO DEL CONTRALMIRANTE JOSE CARCELEN BASURTO 353

DISCURSO DEL CONTRALMIRANTE FEDERICO SALMON DE LA JARA 357

PARTICIPANTES EN EL SIMPOSIUM 359

Este libro se terminó de imprimir el 29 de febrero de 1980 en los Talleres Gráficos de la Imprenta de la Marina de Guerra del Perú.
Bellavista – Callao

341.448
I
-2435

MARINA DE GUERRA DEL PERU
Sistema de Bibliotecas
Clas: 341.448 /I/1980
No Inv: 002435
Fecha:
Inst.