

EL CAPITÁN REAÑO Y EL MAR DE GRAU

Carlos Pongo

Se suponía que la entrada del capital foráneo y la privatización de las empresas públicas iba a traer prosperidad a los pueblos.

Lo mismo ocurre en el sector de la Marina Mercante del Perú que fuera privatizada en 1992. El representante máximo de los oficiales y tripulantes de la Marina Mercante es el Capitán de Travesía César Reaño. (bloque_marit@hotmail.com)

Ser Capitán de Travesía con mando, es el grado máximo a que aspira cualquier oficial de la marina Mercante en el mundo. En todo el Perú hay sólo 15 Capitanes de Travesía con mando, el es uno de ellos. El Capitán nos explica, con el lenguaje sencillo y franco de la gente de mar y puertos, la problemática de la Marina Mercante en el país . Esta es su entrevista:

Nací en Guadalupe, provincia de Pacasmayo, el 25 de Noviembre de 1951. Siempre tuve una vocación netamente marítima, siendo escolar leí la biografía del Almirante Grau que me influenció tremendamente, narraba cómo el Almirante, que había nacido en la caleta de Paita, y siendo pequeño, de tan solo nueve años, ingresó a la marina mercante como ayudante de cocina. Su vida me inspiró.

Ingresé en 1972 a la Escuela Nacional de Cadetes de la Marina Mercante “Almirante Miguel Grau” y en 1975 egresé como III Oficial. Empecé a trabajar en la Corporación Peruana de Vapores, en ese momento la tercera flota naviera más grande de Latinoamérica, y que en 1992 va a ser liquidada por el gobierno de la dictadura de Fujimori. Desde 1993 empecé a trabajar en buques de bandera internacional recorriendo Europa, el Caribe, Asia, el Atlántico, el Pacífico. Soy Capitán de travesía con mando, y podría continuar surcando los mares, pero las tareas de reivindicación de nuestra Marina Mercante me tienen anclado en Perú y para generar recursos para mi familia actualmente soy el Capitán del “Sebastián” que abastece de lubricantes, combustibles y avituallamiento a los buques grandes anclados en el Callao.

El 95% del comercio internacional de importación y exportación se hace a través del mar. No hay ningún país desarrollado que no tenga su propia marina Mercante. Nuestro país, por su geografía, es un país netamente marítimo, sin embargo, le hemos dado la espalda al mar y estamos extinguiendo su biodiversidad marina. En el Perú actualmente no tenemos una política de cabotaje, los Puertos están abandonados, diez empresas navieras pueden hacer todo el transporte de mercancías que hacen 33,000 transportistas de camiones, aliviando la presión en las carreteras y su continuo daño por efecto del peso de los trailers. El transporte marítimo es mucho más barato que el transporte terrestre y ayudaría a abaratar los costos de comercialización y distribución de los productos. El transporte de pasajeros por vía marítima promovería el turismo para que los peruanos conozcan nuestra Patria. Esto es lo que yo llamo convertir al país en un país marítimo.

Durante los años del 1976 y de 1982 los países del tercer mundo lideraban el transporte marítimo con naves de bandera nacional que pagaban sus impuestos respectivos a sus países de origen. La respuesta de los países desarrollados fue abrir paraísos fiscales librando a sus flotas navieras de todo impuesto. Esto crea el colapso de las navieras nacionales del Tercer Mundo que seguían pagando sus impuestos, por lo tanto dejaron de ser competitivas. En 1991, en el Gobierno de Fujimori, se dicta el Decreto Ley 644 liberalizando el transporte marítimo sin dictar medidas para hacer a la marina mercante nacional más competitiva y operativa, de acuerdo a lo que hacían otros países para seguir manteniendo su flota nacional. El colapso vino pronto. Muchas empresas navieras nacionales fueron vendidas a precios irrisorios como la Transoceánica, que estaba avaluada en 54 millones de dólares, fue vendida en 9 millones de dólares. Esa diferencia debe haber quedado en las manos de los organizadores de las ventas porque nadie da puntada sin hilo.

Actualmente Perú no tiene ni siquiera un barco mercante. Nuestros astilleros, donde antes se construían y reparaban barcos, están en extinción. El 65% de nuestro comercio internacional se hace con barcos de bandera chilena. Flota que no paga nada, que no genera ningún recurso al erario nacional. Los barcos chilenos que necesitan reparación o avituallamiento van a sus puertos en Valparaíso o Talcahuano. ¿Qué beneficio se consiguen para el país?

Los buques de bandera extranjera que ingresan al país no pagan impuestos. El Estado ha dejado de percibir los 1,200 millones de dólares que pagaba la marina mercante nacional. ¿Qué beneficio significó para el país la eliminación de nuestra flota Mercante?

El más grande empresario naviero "peruano" es Dionisio Romero quien es un testaferro de los capitales chilenos. Compró tres remolcadores construidos en el Puerto de Talcahuano, antes estos se construían en nuestro país dando trabajo a buen número de trabajadores. Y ahora están en un nuevo proyecto que es el de comprar los puertos peruanos del Callao, Paíta, Chimbote, Ilo, Matarani. Fíjese el poder de este Sr. que en el juicio que se le sigue por su asociación con Montesinos y Fujimori ha tenido la potestad en elegir al Juez que va a estudiar su caso.

Los pescadores que trabajan en la pesca artesanal, que proveen el pescado para el consumo humano, son los más pobres del mundo debido a la contaminación y extinción de las especies de nuestro mar. Los Ministros de la producción, en asociación con la Sociedad Nacional de Pesquería, llevan a cabo una política de pesca irracional que lapida la anchoveta. Este pescado es el alimento del jurel, la cojinova, el bonito. Es una cadena del ciclo del mar pero la prioridad la tiene la producción de la harina de pescado. Una tonelada de harina de pescado requiere de 4 a 5 toneladas de anchoveta que en el mercado internacional se vende de 400 a 500 dólares por tonelada. Ahora mire: 5 toneladas de pescado, vendiéndolo al consumo directo, representa 1,500 dólares, tres veces más que venderlo en harina de pescado que esta dirigido para los

fabricantes de productos alimenticios, para el engorde de animales. ¿Porqué no le damos prioridad a la alimentación de nuestro pueblo que cada día se vuelve más tuberculoso por falta de alimentos ricos en proteínas? Actualmente para comer jurel tenemos que importarlo de Chile. Así se ha depredado nuestro mar.

Esto es traición a la Patria. Toda esa gente debe ir directamente a Lurigancho. Allí en esa cárcel se encuentra gente presa por robar una gallina, una bicicleta, empujados por el hambre y la necesidad. Allí deben ir todos esos señores de cuello y corbata por robar los recursos de todos los peruanos y que tanto necesita nuestro pueblo.

En El Salvador que no es un país que tiene la riqueza pesquera nuestra han dado mayor valor agregado a la extracción de anchoveta que es solo de 40,000 kilos de anchoveta anual y que lo venden en 200,000 dólares. Es decir cinco veces más de lo que se esta generando en el país.

A las compañías peruanas más grandes de producción de harina de pescado no les interesa quién gobierne o quién esté en el Ministerio, es bien conocido entre la gente de mar, que entre ellos hacen una bolsa de diez millones de dólares para dársela a los ministros, autoridades marítimas y políticos para sacar las leyes a su favor y que atentan contra el interés del país. Ellos no obedecen la consigna nacional, son peruanos porque nacieron aquí pero no llevan la roja y blanca en el corazón.

Mire, nosotros que recorremos el mar sabemos que un tercio de la profundidad de las aguas del mar en la bahía de Chimbote es borra: mejor dicho basura de los desperdicios de las fabricas harineras que operan en toda la bahía. Pantanos negros de una contaminación espantosa sobre la cual no hay ningún control. Una ONG alemana, creo por compasión, quiso hacer la limpieza de la bahía de Chimbote de manera gratuita al erario nacional y a un costo de 22 millones de dólares. Los gobernantes no le dieron luz verde porque no iban a recibir su COIMAS. Esto es una cosa de locos.

Nos acusan de nacionalistas a ultranza, de chauvinistas, pero cómo no vamos a protestar. En Pisco, frente a la vista y paciencia de las autoridades, un barco mercante chileno contraviniendo las leyes marítimas internacionales, izó su pabellón nacional en la bahía. Los trabajadores del Puerto protestamos, hicimos bulla y por eso nos llaman nacionalistas a ultranza. Quisiera que una embarcación peruana haga lo mismo en Chile. ¿Porqué no izamos nuestra bandera en Chile?

En los gobiernos hay mucha traición a la Patria. En el último conflicto bélico se nos dice que nuestro ejercito salió victorioso y sin embargo se regaló al ejercito vencido 1 Km² y 14 Km², en Lagartococha, de nuestro territorio nacional. ¿Dónde se ha visto que los vencedores tienen que regalar territorio? Y mire Ud. ¿cuántos políticos que ahora van a entrar en la campaña electoral estuvieron de acuerdo con ceder nuestro territorio. Esto tiene que acabar!!!

La Caja de Beneficio Social al Pescador se hizo con el objetivo de proteger la vejez del pescador. Se suponía que por cada aporte del pescador el empresario iba a dar dos. Hasta la fecha el empresariado no paga lo que le corresponde. Los industriales pesqueros adeudan hasta la fecha, por contribuciones de ley, la cantidad de 27 millones de dólares y el Estado peruano adeuda por beneficios recibidos la suma de 820 millones de soles. Ni el Estado, ni la Sociedad Nacional de Industrias quieren reconocer sus deudas. Los primeros y más grandes estafadores del pueblo trabajador peruano son el Estado y los industriales.

Así lo único que están creando es un polvorín social donde no puede haber paz social. Esta situación donde no hay Justicia, hiere los corazones

Es esta situación que motivó que todas las fuerzas productivas que trabajan en la pesca artesanal, industrial, los marinos mercantes, los trabajadores de puertos de mares, ríos y lagos, nos empujara para organizarnos y combatir a la corrupción. Este fue el comienzo del Bloque Marítimo y aquí tenemos que reconocer públicamente al Sr. Eber Simeon Miranda, quien fuera un tripulante despedido de la marina mercante y que con sus propios recursos en 1997 fundara el SINAMUR: Sindicato Nacional de Marinos Mercantes del Perú, que al ampliarnos a demás sectores de los trabajadores del mar, ríos y lagos, tomo el nombre de Bloque Marítimo. El Sr. Eber es un luchador serio que con un desprendimiento total fue la llamita que animó e hizo posible el Bloque Marítimo. Su hijo mayor es ahora un oficial de la Marina Mercante actualmente surcando los mares de Europa, orgullo para su padre y para todos los hombres que amamos el mar.

Cuando se me entrega la responsabilidad de dirigir y presidir el Bloque Marítimo estudiamos el Plan de la reactivación de la Marina mercante de México y la aplicamos a nuestra propia realidad. Este Proyecto se presentó al Congreso Nacional en el 2001. De todos los congresistas el único que tuvo un oído receptivo y que se presentó a nuestras oficinas para mayor información fue el congresista Victor Valdez. Nos tomó un año de continua educación para que el congresista comprendiera el teje y maneje de la problemática de la marina mercante. El 29 de mayo del 2004 el congresista llevó el debate al Congreso presentando el I Proyecto de Reactivación de la Marina Mercante, que es aprobado por unanimidad por la Comisión respectiva. En Abril del 2005 el Congreso en Pleno debe aprobar este proyecto y hacerlo ley. Todos los trabajadores de mar, ríos y lagos estaremos pendientes que se haga realidad.

Esto crearía cien mil puesto de trabajo y haría posible que después de 15 años, barcos nacionales surquen los mares del mundo flameando el Pabellón Nacional.

Ese sería nuestro orgullo porque esta lucha por la reactivación de nuestra Marina Mercante se ha hecho con honor, amor, esfuerzo y sin deberle nada a nadie. Era la Patria la que estaba en deuda y era una lucha por el beneficio de todos los peruanos. No podemos fallar cuando la Patria esta en juego.

Esta lucha nos ha enseñado muchas cosas importantes, una de ellas es que para que los trabajadores no seamos las eternas plañideras que se quejan de los abusos y atropellos de los gobernantes de turno, nos debemos convertir en una fuerza política. Ese es nuestro nuevo sueño que se constituya el Partido Político del Bloque Laboral con una plataforma sencilla: promover la inversión, que se de mayor valor agregado a los productos mineros, pesqueros, que nos preparemos para hacer empresas y competir en el mercado internacional. De nuestras organizaciones deben surgir los verdaderos líderes natos de los pueblos, que no tengan compromisos ni presiones con grupos de poder económico. Debemos hacer alianzas con los partidos políticos, no con los tradicionales, sino con los chicos, para que los peruanos estén debidamente representados en los organismos de Gobierno. Tenemos la juventud que nos da la vida de mar y tenemos que hacer algo por nuestro país de lo contrario las futuras generaciones nos van a señalar con el dedo que no hicimos nada por nuestra Patria. Tenemos que unirnos todos los que creen y apuestan por el Perú.