EL PROGRESO VIENE DEL MAR

Capitán de Fragata (r)
Luis Felipe Villena Gutiérrez

Un negocio cualquiera tendrá que fracasar si se mantiene la mala práctica de mantener indefinidamente balances con saldos rojos porque se está comprando más de lo que se vende. Y entonces, quiebra. Hay quienes dicen que eso no sucede con las naciones porque son "Estados corchos", no se hunden, flotan siempre aunque tengan ejercicios contables deficitarios. Y claro que flotan, pero, tal como una nave siniestrada, con parte de sus bodegas y de sus compartimentos inundados. Navega sí, pero precariamente. Algo así sucede con nuestro país, después de muchos años de regulares o malas administraciones. Daños que no son fáciles de corregir. La prueba es que desde hace cinco años, y habremos de continuar por otros cinco más, nuestras balanzas comerciales (exportaciones menos importaciones), y nuestras balanzas en cuenta corriente o de pagos (resultado de la anterior más servicios, deuda externa, por ejemplo), son altamente deficitarias (aproximadante 2,000 y 4,000 millones de dólares, respectivamente).

¿Puede una nación atender los servicios de educación, salud, defensa y seguridad, orden interno, etc., en tales condiciones? Si alguien respondiese "sí", habría que agregar: "Pero muy precariamente".

Dentro de este desfavorable escenario refirámonos a nuestro comercio exterior y, preferentemente, a los elementos que están a su servicio en el ámbito marítimo y acuático en general, o sea, la flota mercante y los puertos; porque, por otras vertientes, indudablemente que concurren las políticas de protección (que cualesquier nación desarrollada lo ha hecho) para llegar justamente a ese nivel de desarrollo de sus industrias, adecuado fomento a acertadas políticas aduaneras, buena administración de sus recursos naturales, fomento al ahorro interno, etc.

Pues bien. ¿Y la Marina Mercante? ¿Debería existir en el Perú? Claro que sí. Se trata de un importante elemento que debe contribuir, entre otras virtudes, a la balanza de pagos. Lo que ocurre es que además de haber burocratizado, politizado y mal preparado, con honrosas excepciones, a nuestras administraciones navieras y, por ende a las tripulaciones de una bastante significativa flota que en épocas cercanas tuvo la nación, trabajamos mal nuestra denominada "reserva de carga". Y, políticamente, la empresa naviera estatal, en cierta medida, frenó el desarrollo de la privada aunque ésta, por falta de un espíritu de unidad, tampoco supo defender sus fueros en grado necesario.

¿Puertos? Respecto a puertos, desgraciadamente -lo hemos dicho ya- el Perú, nuestra hermosa pero problemática patria, es una nación visiblemente deformada. En mi opinión, con un solo foco de desarrollo que es la Gran Lima (65% del PBI). Cuando se habla de actividad portuaria todo el mundo piensa, prácticamente, sólo en el Callao, aunque es clara la pobreza de nuestras exportaciones (apenas 6,000 millones de dólares al año 1996). Dentro de tal panorama, el Callao resulta dominando el escenario. Por eso es que nuestros demás puertos han desarrollado, si es que lo han hecho, en muy poco. Sin embargo, hoy por hoy, es justo señalar que existe un promisorio resurgimiento de nuestra minería con una inversión, de aquí al año 2001, de 6,000 millones de dólares, con nuevos yacimientos y ampliaciones de planta de algunos de los actuales a lo largo y ancho de nuestro territorio, aunque también es cierto que tales inversiones (lamentablemente todas extranjeras porque no hay ahorro interno en el Perú) en algunos casos están a la espera de una modificación del régimen tributario nacional, muy particularmente en demanda de una pronta devolución del IGV.

Esa mayor producción minera generará, por gravedad, la necesidad de inversiones en carreteras que, precarias o inexistentes hoy, unan a tales yacimientos con los puertos para que, entre otras ventajas, dejen de venir esas y otras mercancías al Callao, incrementando inorgánicamente los costos y congestionando innecesariamente a este puerto. Hay que esperar también que tratándose de una nación como la nuestra, dotada por Dios con tal magnitud de recursos naturales y el 80% de los microclimas del orbe, que debería ser exportadora y no tanto importadora de alimentos, inicie el despegue de nuestra agricultura para lo cual el transporte desde y hacia nuestros puertos se sirva también de esas rutas terrestres. Qué mejor portavoz sobre la política agraria que

necesita el Perú que la organización *Fundación Perú,* entre otras entidades, cuando señala la necesidad de recapitalizar el agro, ajustar la política arancelaria, reglamentar, por fin, la Ley de Tierras, la Forestal y de Fauna, y la de Aguas, y eliminar sobrecostos.

Y mientras que un eficiente sistema de transporte multimodal (carretero, ferrocarrilero, aéreo y ductos) a lo largo y ancho de nuestro suelo patrio sirva eficientemente también a las necesidades de la población para satisfacer el consumo interno, nuestros puertos, cual fieles centinelas de nuestro comercio exterior e interior manejarán, de ida y de vuelta, nuestro intercambio comercial generando y/o recibiendo de la caja fiscal "Los dineros necesarios para mejorar no sólo sus infraestructuras sino los equipamientos portuarios y que, al complementarse, irán, a su vez, empujando los esfuerzos de hacer cada vez más eficiente las necesidades de comunicaciones rápidas, seguras y económicas en las respectivas áreas de influencia de cada puerto. Respecto a este último punto, y a pesar de lo lamentable que resulta el hecho de la concentración tan deformante de las actividades industriales y comerciales en la Gran Lima, no nos queda otro camino que, con la urgencia de ayer y no de hoy, realizar las inversiones que fuesen necesarias para construir, independientemente de los proyectos de expansión de las redes urbanas de nuestra ciudad capital, lo que es de dominio público; esto es, aquellas en vías terrestres exclusivas para el tráfico de camiones y ferrocarril que liberen de la asfixia al Terminal Marítimo y al Aeropuerto del Callao para unirlos, hoy en forma extremadamente ineficiente, tanto con los centros industriales, comerciales y de consumo de la gran Lima como con los lugares de origen y destino de nuestras importaciones y exportaciones a través de las carreteras regionales para transportar los cargamentos pesados que dan la sangre para que desarrolle el Perú.

Cuando nuestro comercio exterior nos permita balanzas favorables, y no antes, recién podremos cumplir con las metas necesarias para expresar que el Perú está despegando. ¿Y cómo hacerlo cuando para atender nuestras necesidades de servicios básicos y pagar nuestra deuda externa está dicho por el gobierno que en el año 2000 -que está "a la vuelta de la esquina"- deberíamos estar exportando en el orden de los 12,000 millones de dólares mientras que, además, tenemos que enfrentar el compromiso de competir ya en la Cuenca del Pacífico al habernos asociado a la APEC? Ergo, habremos de corregir políticas de tributación; borrar sobrecostos para alentar las exportaciones y dotar de equipamiento moderno a nuestros puertos; estar sólidamente insertados en alguna organización multinacional de integración, aliviar el desempleo, etc.

Será entonces, y sólo entonces, cuando el ciudadano, particularmente el común y corriente, el castrense, el policía, el maestro, etc., que son los más auténticos soportes de la nación, ante los ya positivos balances comerciales y de cuenta corriente del país, en vez de los altamente negativos de ahora, podrá encontrar, la explicación del por qué el Estado no pudo atender debidamente siquiera los mínimos ingresos que día a día él espera, el por qué de nuestra limitada seguridad externa y ciudadana, incluyendo la precaria de los servicios de educación, salud, vivienda, transporte, etc,.

Bueno, después de todo, formamos parte de un maravilloso país, poseedor de un pueblo cuyas excelentes cualidades, a pesar de los defectos humanos, todavía están por salir a la luz y que, día a día, habrá de confiar más en Dios, en el buen destino de la nación y en el insospechado rol que habrá de desempeñar en la historia de la humanidad. Y recordemos que debemos ir borrando en el Perú la imagen del pobre sentado en un banco de "oro", a la cual yo agregaría la de otro indigente sentado en otro banco cual es el del "tiempo" que también perdemos aquí con relativa frecuencia.