# Derecho y dominio marítimo en Paita



ENRIQUE JAVIER MENDOZA RAMÍREZ
Presidente de la Sala de Derecho Constitucional y Social de la Corte Suprema de Justicia de la República



## Presencia histórica

Difícil imaginar en un puerto pequeño como Paita el uso y la práctica de las ramas y modalidades más especializadas del Derecho. También en Paita, se ha ejercitado un claro dominio jurídico sobre el Mar de Grau cuando la Marina a modo de peaje ha desplegado una serie de actividades que constituyen actos efectivos de soberanía en nuestro mar.

En antiguos mapas y cartas de navegación aparece invariable el Puerto de Paita. Con buen calado, mar calmo, amplísima y protegida caleta natural que va desde Punta Telégrafo hasta Colán, la confluencia de corrientes la de Humboldt y la del Niño han producido un apropiado ecosistema con temperaturas favorables para las especies marinas.

Paita desde siempre ha sido reposte obligatorio en las rutas de navegantes. Los arribos eran por comercio, pesca, contratar suministros, abastecimientos de víveres y agua dulce. Todo el sur ecuatorial y el norte del Perú tenían en el puerto de Paita, desde los siglos XVII y XVIII, un paradero vital en el comercio de exportación e importación hacia Europa, utilizando la ruta de Panamá. En este istmo primero se transportaban las mercancías del Caribe y Atlántico al

Pacífico a lomo de mula, hasta que en 1914 se abrió el Canal de Panamá. Hacia Norteamérica, la conexión tradicional de Paita fue con San Francisco, y en Sudamérica los puertos de Valparaíso, Guayaquil y Cartagena. Paita hacía de puerto final porque allí se realizaba la descarga –en lo que llamaríamos ahora transporte multimodal– y de allí la carga era llevada por tierra a Lima a lomo de mula, evitándose de esa manera la fuerte corriente que va de sur a norte que hacía larguísima la travesía por mar, tanto que se atribuye a Juan de Ulloa la exagerada anécdota de un capitán de buque quien se casó en Paita, embarcó a su esposa y al término de la travesía, en el Callao, llegó con un hijo que sabía leer.

## Tráfico marítimo y contratación

De los siglos XV al XVIII debido al monopolio español, solo se comercializaba con la metrópoli y Paita formaba parte de la ruta. En el siglo XIX se modificaron los participantes de la ruta Paita-Panamá, quienes ahora eran comerciantes extranjeros que operaban desde Jamaica o desde San Francisco, enviando mercancías bajo contratos de comercio a los puertos de la costa del Pacífico, Sudamérica hasta México y Europa. De Paita se recogían productos que se intercambiaban con mercaderías importadas. Este tráfico exigía el uso de contratos de agentes mediadores de comercio, contratos de fletamento, contratación de cargas, averías y naufragios documentación legal y papelería marítima, que explica el porqué de la existencia de tantas representaciones consulares y legaciones extranjeras, no era sino para atender a las casas comerciales, agencias marítimas y navieras, de cable o de transporte, pertenecientes a propietarios ingleses o franceses con requerimientos legales de legalizaciones, constancias, certificados de origen, asuntos civiles de tripulantes, reclamo de armadores, etcétera.

Posteriormente, el comercio de cabotaje desde Paita hacia otros puertos de la república se volvió primordial. El cabotaje daba lugar a sinnúmero de contratos de transportación de mercaderías: leña, kerosene, carbón, tabaco, sombreros, plata sellada, alimentos, pabilos y lonas, cascarilla, aceite de ballena, sal, pescado seco, lana y el transporte de personas, tuvo gran incremento. La contratación se amplió, incluso, para atender algunas remesas de dinero, contratos personales de pasajes, préstamos, avales civiles o bancarios, depósitos, prendas, almacenaje de mercadería, letras documentadas, etcétera.

En el siglo XX con la agroindustria, el algodón y la minería, los puertos en general recuperaron importancia.

En el siglo XIX el transporte a vapor llegó indefectiblemente a innovar la actividad marítima y portuaria rompiendo los esquemas de contratación y navegación. Los afectados fueron los puertos intermedios. El vapor generalizó la compra de cargas y remesas de carbón, extraído de los bosques de Amotape y alrededores de Máncora. Alrededor de 1860 comenzó la compra del petróleo en Paita, época en que la ciudad de Talara no existía (solo era una caleta con 21 pobladores). El carbón mientras tanto siguió comercializándose para uso doméstico en la ciudad de Lima.

## La Marina y la Estación Naval




Independientemente al comercio, Paita mantuvo siempre una actividad pesquera, aunque con grandes altibajos. En 1984, en época de declive económico a nivel nacional y con disminución de la actividad pesquera, se creó la Estación Naval de Paita en una zona abandonada de instalaciones de pesca en total estado de deterioro. En un esfuerzo digno de encomio, los diferentes comandos con empecinado esfuerzo, lograron habilitar y poner en uso valiosas instalaciones, diseñando más con ingenio que dinero, importantes infraestructuras industriales que luego permitieron a animosos empresarios iniciar una nueva etapa industrial en el puerto de Paita. La puesta en marcha por parte de la Marina de servicios a favor de la industria y la utilización de nuevas formas de contratación para la prestación de servicios y suministros industriales y portuarios, la tercerización de la producción, el usufructo de áreas, arrendamiento de cámaras, uso de áreas de depósito; fueron formas contractuales que facilitaron o sirvieron de acicate para lanzar a estos nuevos empresarios en renovadas formas de producción, industrialización y exportación de productos pesqueros, favoreciendo por emulación nuevas inversiones privadas

en el puerto, que ha visto con entusiasmo la instalación en años recientes de modernas plantas pesqueras con la mejor tecnología del mundo.



## La industria pesquera

Paita ahora concentra uno de los mayores y más variados complejos industriales del país, con sistemas industriales pesqueros. La modernidad se inició al instalarse en Tierra Colorada la Compañía Ballenera del Norte, para procesar aceite de ballena y subproductos. El pesquero panameño César Vallarino construyó a mediados de 1950 la primera fábrica pesquera con sistema de frío que incluía cámaras de congelado para almacenar atún, esta especie que era capturada con caña de pescar produjo una pesca diferente, con embarcaciones llamadas tuna clipper, atendidas por tripulaciones foráneas que activaron una serie de negocios complementarios de suministro de víveres y servicios.

Después de cada depresión, en la actividad del puerto, siempre ocurre algo o aparece un nuevo modo de industrialización de especies hidrobiológicas que relanzan la economía del puerto, sirva de ejemplo la instalación de industria conservera con tecnología de última generación, la industrialización de la anchoveta para harina, o la caballa, o las tecnologías de punta para el procesamiento de la merluza y otras especies.

Todo ello naturalmente da lugar al uso de nuevas formas legales manifestadas en contratos industriales, contratos de financiación bancaria, contratos de producción, afianzamientos, certificados de depósito y warrants, prendas industriales, contratos de exportación e importación, contratos de mantenimiento.

## La Capitanía de Paita

La Marina tiene una antigua presencia en el puerto a través de la Capitanía de Paita. Desde allí, en el año 1954, el capitán de corbeta Ramiro Ramírez de Piérola emitió la famosa orden de captura contra la flota de barcos balleneros del magnate Aristóteles Onassis, que pescaban sin licencia dentro de las 200 millas. La captura de las naves y el pago de una millonaria multa dejaron sentado

internacionalmente el primer y principal hito de jurisdicción en el Mar de Grau, que siempre es necesario recordar.

De otro parte, en el aspecto legal o contractual, cabe mencionar que de la autoridad portuaria de Paita dimanan importantes actos legales y formas que corresponden al derecho administrativo, que constituyen actos jurídicos importantes en la actividad marítima de cualquier puerto. Nos referimos a las licencias, registros, documentos de embarque, derechos de zarpe y otras formas imprescindibles en la legalidad de las actividades de mar.

## La aduana de Paita

Es una entidad plenamente identificada con Paita desde el principio de su historia. En las peores crisis del Perú (conflictos internos, guerra del Pacífico, crisis económicas), la aduana de Paita y del Callao sirvieron para sostener los gastos mínimos de la República. En la actualidad cuenta con modernas instalaciones y naturalmente con nuevos y rápidos procedimientos. Las formas legales y contractuales utilizadas en Paita para la actividad aduanera y fiscal, a la que se someten los operadores de comercio y agencias de despacho y navieras, constituyen una rica rama del derecho especializado bajo el nombre de Derecho Aduanero, que se renueva constantemente con la aparición de prácticas y procedimientos eficientes.

## La actividad portuaria

Muy relacionada con la aduana, esta actividad ha sido un peso determinante. La circulación de naves e incremento de carga pesada en Paita viene creciendo sin pausa desde 1998, llegando actualmente a 43 naves de tránsito internacional, cuando antes se mantenía solo en 22 de promedio; los amarraderos disponibles se explotan al máximo. Las naves roll on roll con rampa lateral y en popa, y las convencionales (el 65% de las naves son portacontenedores, dando lugar a un rápido aumento de almacenes de depósito, con la consiguiente contratación de certificados y warrants, propios de estos antes comerciales).

El Callao tiene el 70% de la carga en el Perú e inmediatamente le sigue Paita. Un mayor dragado permitirá la entrada de más embarcaciones al muelle. Actualmente los productos transportados salen en contenedores y son: mariscos, pescado congelado, harina de pescado, mangos, gaseosas, artefactos, tara en polvo, pimienta en conserva, pacas de algodón.

Paita recibirá un impulso modernizador con el otorgamiento de la buena pro por la concesión del puerto a las compañías de terminales portuarios Euroandinos y Tertir-Terminais Portugal, Cosmos y Translei Perú, que invertirían 228 millones de dólares para construir un nuevo muelle con patio, contenedores y un dragado de profundidad suficiente, grúa, pórtico de muelle, grúas pórtico de patio, con lo cual no va a haber límite para recibir barcos de gran tonelaje y calado. Necesariamente el puerto debe estar preparado para recibir las naves tipo Post Panamax; naves inmensas que solo llegan a los principales lugares portuarios del mundo. Esta inversión le dará al puerto de Paita una indudable fuerza gravitacional en las rutas marítimas, superando probablemente a puertos como Mantas o Guayaquil, por mencionar algunos. Esta modernidad vendrá acompañada de nuevas formas de contratación en los servicios.

## La zona franca

En su diversidad, Paita cuenta con un área destinada a la maquila, que es un modo de producir nacido con la globalización y consiste en manufacturar productos en un lugar, con elementos de origen foráneo. Paita tiene esta modalidad de producción manufacturera a través del Centro de Exportación e Industria y Comercialización-Ceticos, que reemplazó al régimen de la zona franca. Como es de esperar, cuenta con un marco legal de contratación muy especial, contratos de producción, joint ventures, contratos con beneficios tributarios y laborales para aquellos que trabajan en estos centros.

## La Transoceánica y el gas

Los primeros intentos y especulaciones para establecer una comunicación con la zona de selva comenzaros en 1892, cuando Herbert Tweddle aseguraba que se podía hacer un tramo entre Paita y Jaén, en Bellavista, a través del río Marañón desde Huancabamba, que permitiría llevar ganado vacuno hasta Iquitos, que en esos momentos vivía el auge del caucho. El corredor bioceánico o transoceánico es una de las perspectivas importantes que le ha tocado en suerte al puerto de Paita permitiéndole a través del transporte llamado multimodal conectarse con el vecino país de Brasil, llegar al Atlántico y viceversa, y seguro con ello vendrán nuevas formas de contratación.

Solamente cabe agregar el descubrimiento de yacimientos gasíferos en la zona costera de Tortugas significará una serie de actividades inéditas para el puerto de Paita.

## Soberanía y dominio

La Marina en Paita se ha constituido en un faro –valga la figura– que alumbra y asegura la colonización de nuestro mar. Es la forma pacífica de ejercer dominio y jurisdicción sobre esta área y por ello afirmamos que en el desarrollo de Paita, la actividad y vigilancia ejercida por la Marina han significado una presencia soberana y contundente en el Pacífico Sur, dentro de la relación continental con Chile, Ecuador y Colombia; se agregan a este empeño, otras instituciones públicas como el Ministerio de Producción, el Instituto del Mar, el Instituto Tecnológico Pesquero, el Fondo de Desarrollo Pesquero, Centro de Entrenamiento Pesquero de Paita.

Desde el 1 de agosto de 1947, en que mediante el Decreto Supremo 781 se declararon las 200 millas de soberanía marítima, el Perú tiene la obligación de surcar, utilizar y explotar prudentemente el Mar de Grau que comienza en la Boca del Capones y termina en el punto de la Concordia.

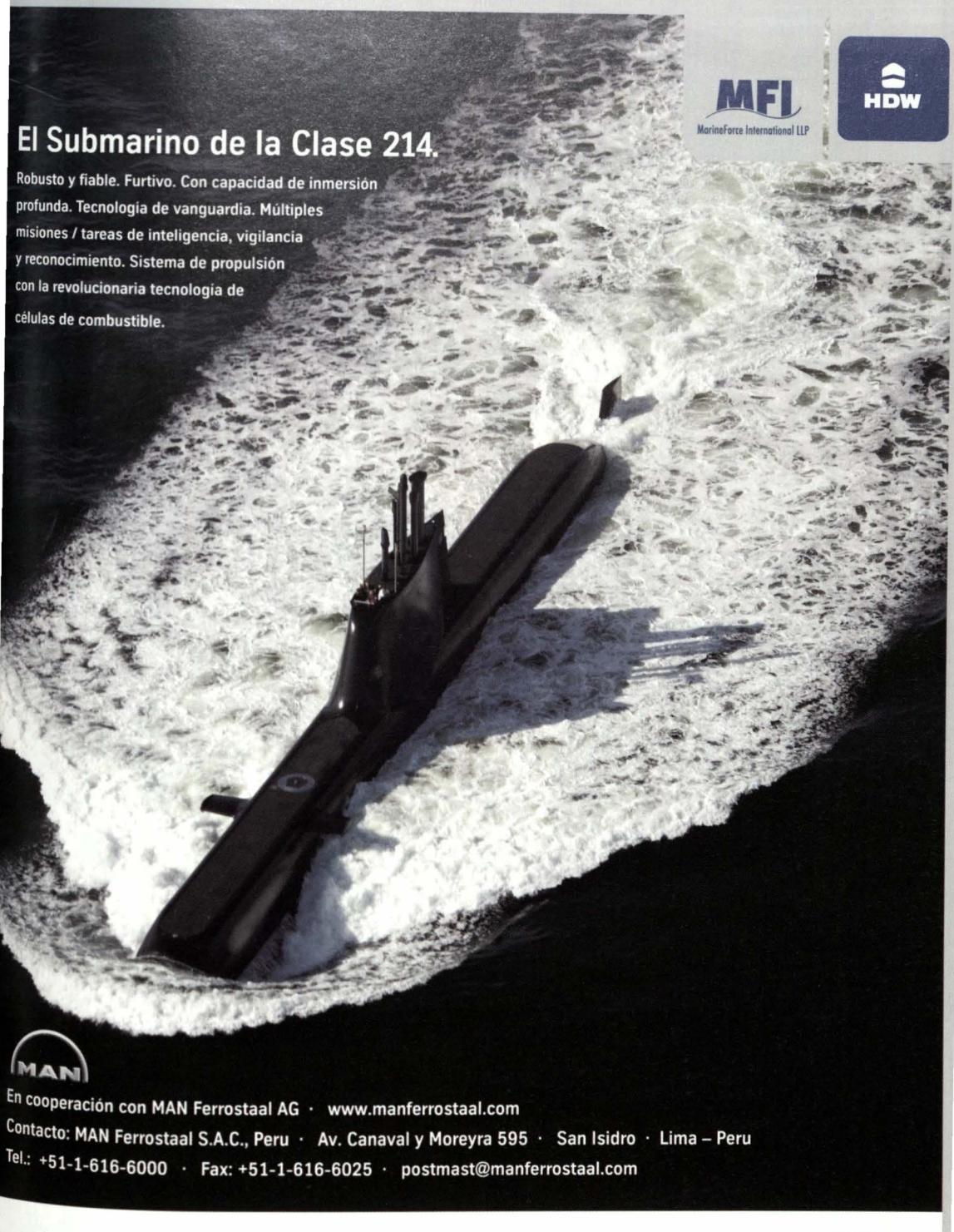


Puerto de Paita.

## Bibliografía


- Jaramillo, M. y Goicovic, I. (2006). "Región y nación en los espacios del Norte. Desarrollos económicos y sociales en fases de transición. Extremo norte peruano y norte chico chileno". En: *Perú-Chile/Chile-Perú, 1820-1920: desarrollos políticos, económicos y culturales*. Eduardo Cavieres F., Cristobal Aljovín de Losada, editores, 3ra ed. Lima: UNMSM, Fondo de Producción Editorial: Convenio Andrés Bello: Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.
- Lequanda 1861 (1793) Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú LEA-12-52, caja 31. Tomado del fondo editorial de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- British Foreign Office (1975) Consular Reports, 61/8, Ricketts a Canning diciembre 27, 1826, en Bonilla 1975: 75 – 6; ADLL, Real Hacienda, 1.146, exp. 808 (1814).
- Basadre, J. (1969) *Historia de la República del Perú 1822, 1933*. t. VIII, 6ta ed. Lima: Editorial Universitaria.
- Basadre, J. (s.f. /2004) Perú: *Problema y Posibilidad*. 6ta ed. Lima: Fundación M. J. Bustamante de la Fuente.



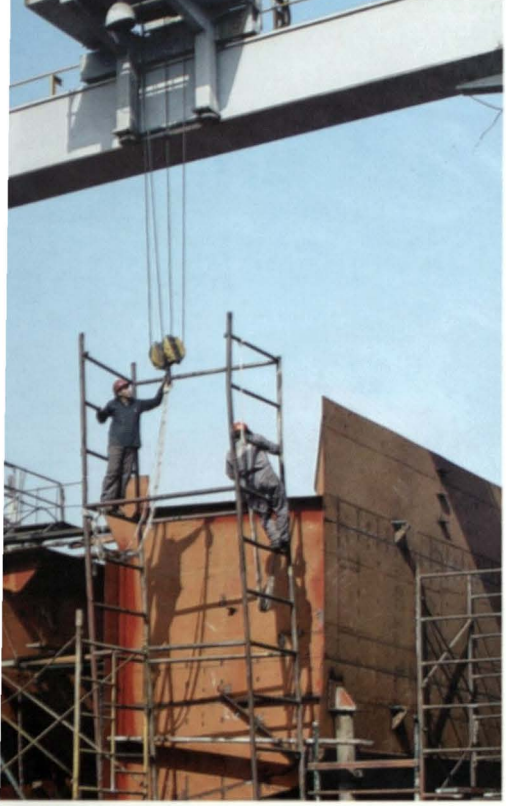




**ThyssenKrupp Marine Systems**

A company of ThyssenKrupp Technologies

www.thyssenkrupp-marinesystems.com

ThyssenKrupp










222
GUARDACO