

de las operaciones y acciones bélicas. Basta con mencionar que sólo tres unidades de combate no tenían algún defecto operacional importante el día que el General Menéndez firmó la rendición de Argentina en Puerto Stanley.

Este libro viene a completar una pieza importante que faltaba en el *puzzle* de lo que realmente fue esta guerra. En su redacción participó un escritor profesional, con lo cual estas memorias son realmente un libro muy interesante y ameno de leer.

Para completar la versión argentina de este conflicto será necesario que sean publicadas las memorias del Almirante Anaya y del General Galtieri.

REFLEXIONES SOBRE RUSIA

Modesto Collados Núñez, Editorial Zig-Zag, Santiago de Chile, 1992, 199 pp.

William Thayer Arteaga
Senador



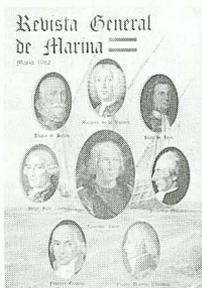
QUIERO invitar a la lectura de un libro breve, ameno, instructivo y orientador sobre el acontecimiento más trascendental quizás del siglo XX: La caída del Imperio Soviético y la reaparición de Rusia en el mundo contemporáneo. Hablo de la obra *Reflexiones sobre Rusia*, de Modesto Collados, que acaba de editar Zig-Zag. Son menos de 200 páginas, agrupadas en 62 capítulos cortísimos, cada uno más interesante que el otro.

No voy a resumir aquí este libro, que es ejemplo de síntesis. En cambio, procuraré situarlo dentro del itinerario espiritual —no sólo intelectual— del autor. Se trata de una tercera obra de una trilogía publicada entre 1986 y 1992, iniciada con *Vigencia y dolencias de la cultura occidental* (Andrés Bello) y seguida de *Una forma de vida para Chile* (Zig-Zag). Tres obras breves que penetran como bisturí en lo más palpante de nuestra cultura, el futuro de nuestra patria y los

desafíos que se abren con el tercer milenio de nuestra Era. Para Modesto Collados la cultura occidental proviene del viejo Imperio romano, que junto a China y la India constituían tres conglomerados de 70 millones de habitantes cada uno. Roma enriqueció su legado con el acervo de experiencias, valores y principios que alentaban los pueblos sometidos y los Imperios circundantes. De este crisol surgió la cultura occidental, cuya quintaesencia son la ética, la lógica y la técnica, que subordinadas las últimas a la primera y la técnica a la lógica, resumen el más valioso imperativo del quehacer personal y social. Si alguien duda de la vigencia de esta matriz cultural, bástele considerar cómo todo el gigantesco mundo de los computadores es un ingenio de técnica fundado en la lógica aristotélica y necesariamente sometido a la ética, que se compendia en el *Decálogo* y en *El sermón de la montaña*. Pero esta cultura occidental, viva y orientadora, sufre graves dolencias ocasionadas por una perversión en el mensaje de tres destacadísimos europeos, Machiavelo, Rousseau y Marx, que de alguna manera envenenaron la ética, la lógica y la técnica.

Con este telón de fondo nos invita Collados a reflexionar sobre el drama de Rusia y su papel frente a Estados Unidos en la Pax Americana que se nos anuncia. Vale la pena hacerle caso.

RECENSIONES



EL siempre rico contenido de *Revista General de Marina*, de España, incluye en su edición de marzo de este año, como parte del Comentario Internacional firmado por J.P.C. una referencia al reciente convenio suscrito el 24 de enero del presente año entre los Gobiernos del Perú y Bolivia, por medio del cual el primero ha otorgado al país altiplánico una serie de facilidades de libre tránsito comercial a través del puerto de Ilo.

Aunque no son transcritos artículos de prensa, pero sí las frases retóricas de los presidentes Paz Zamora y Fujimori para ensalzar el acuerdo, es obvio que la base del comentario arranca del contenido de un relato periodístico del acto ceremonial, en el que se da por cierta la noción de que, gracias al Perú, Bolivia ha recuperado una condición marítima injustamente perdida, expresando, textualmente: "Se repara así una injusticia histórica ciento trece años después de la Guerra del Pacífico con Chile, a cuyas consecuencias perdió su litoral, que no ha cesado de

reivindicar repetidamente, hasta lograr esta solución a medias ya que es gracias al Perú, que le permite la utilización del citado puerto (Ilo), por donde puede asomarse al mar". A partir de este aserto, el comentarista se explaya en una serie de inexactitudes históricas, tomadas indudablemente de fuentes bolivianas, que han logrado desinformar a amplios sectores de la opinión pública internacional.

A fin de rebatir todos los errores contenidos en el comentario, parece conveniente hacer un recuento cronológico de los antecedentes relativos a la delimitación histórica entre Bolivia, Perú y Chile.

La República de Bolivia nació en 1825 al conseguir su independencia la antigua Audiencia de Charcas, también llamado Alto Perú. Conforme al principio del *uti possidetis juris*, los nuevos Estados americanos reconocieron la validez de los límites determinados por la Corona española, vigentes en 1810.

De acuerdo a la Ley 5, Título XV, libro II de la Recopilación de las Leyes de los Reinos de Indias (de 1680), la Audiencia de Lima tenía jurisdicción hasta el límite del Perú con el reino de Chile ("tendrá por distrito la costa que hay desde dicha ciudad hasta el Reino de Chile exclusive"). Es decir, la Audiencia de Charcas no se interponía entre los distritos de las Audiencias de Lima y de Santiago; en otras palabras, Charcas no tenía costa. Según la Ley 15 de la citada Recopilación, "el Corregidor de Arica, aunque sea del distrito de la Audiencia de Lima, cumplirá los mandamientos de la de Charcas", lo que significa que Arica cumplía una servidumbre como puerto para el Alto Perú. Toda esta normativa no sufrió alteración cuando en 1776 la Corona asignó Charcas al Virreinato de la Plata.

A mayor abundamiento, la inexistencia del litoral de Charcas se demuestra en la siguiente cartografía o documentación anterior a 1810:

- 1646: "Tabula Geographica Regni Chile", del padre Alonso de Ovalle, S.J.
- 1775: Mapa de la América meridional, elaborado por el cartógrafo oficial de la Corona, don Juan de la Cruz Cano y Olmedilla.
- 1792: Carta esférica de las costas del Reino de Chile, de Alejandro Malaspina.
- 1793: Plano general del Reino de Chile, de Andrés Baleato, cosmógrafo, Director de la Escuela Náutica de Lima.
- 1792: Guía Política, Eclesiástica y Militar del Virreinato del Perú, de Hipólito Unanue.
- 1795: Memoria de entrega de su cargo del Virrey del Perú, don Francisco Gil de Taboada y Lemos.

Todos estos antecedentes muestran la colindancia de Perú y Chile en la frontera del río Loa.

Pese a la mediterraneidad con que, en derecho, nació a la vida independiente la República de Bolivia, ésta se atribuyó de hecho una porción de la costa del deshabitado desierto o despoblado de Atacama, sin que las autoridades chilenas se percataran de esta situación, que en realidad no surgió efectos prácticos sino hasta la década de 1840.

Es de notar que en 1826 el Congreso de Bolivia acordó pedir al Perú la cesión soberana de Arica, su puerto de servicio tradicional, intento que fue obstinadamente bloqueado por el Mariscal don Andrés de Santa Cruz, boliviano de nacimiento, que a la sazón ejercía la presidencia provisional del Perú y que tres años más tarde asumiría el poder en su patria.

En 1842 el Gobierno de Chile promulgó una ley que declaraba de propiedad chilena todas las guaneras del despoblado de Atacama existentes al sur del paralelo de Mejillones, en 23° sur, acto que provocó una protesta boliviana por considerar que ese territorio le pertenecía. Chile cometió el error de no rechazar de plano tal pretensión y en cambio —en aras de la paz y la hermandad americana— emprendió el camino de las negociaciones, que fueron difíciles e intermitentes, pero culminaron al fin en el Tratado del 10 de agosto de 1866, mediante el cual Chile dio su consentimiento para que Bolivia ocupara el tramo del despoblado que queda entre el río Loa y el paralelo 24° sur, con la salvedad de que los impuestos provenientes de la explotación del guano o minerales entre los grados 23 y 25 fueran repartidos por mitades por ambos Estados.

En realidad, toda la industria extractora en la zona estaba en manos chilenas. Chilenos eran los capitales, los empresarios, los técnicos y los obreros. El desierto se había ido poblando a medida que eran explotadas sus riquezas. Bolivia sólo radicó allí un escaso número de funcionarios y pequeñas guarniciones militares o policiales, pero jamás hizo un esfuerzo por desarrollar su novísima adquisición marítima.

El 6 de agosto de 1874 fue suscrito un segundo tratado en reemplazo del anterior, en el que

fue mantenido como límite la latitud 24°, pero fue suprimida la medianería tributaria entre los paralelos 23° y 25°. En compensación, Bolivia se comprometió a no alzar los tributos a las personas, industrias o capitales chilenos en el territorio al norte del paralelo 24°, durante 25 años.

Esta última cláusula fue violada flagrantemente por Bolivia en 1878, al sentirse fuerte por el tratado secreto de alianza que desde 1873 la ligaba con el Perú. El Gobierno de La Paz desoyó los reclamos de los afectados y del Gobierno de Chile y decretó el remate de las propiedades de la Compañía de Salitres de Antofagasta, que se realizaría el 14 de febrero de 1879.

Chile consideró que Bolivia había desahuciado conscientemente el Tratado de 1874 y que en tal virtud recuperaba el derecho territorial que había otorgado condicionalmente a Bolivia. El mismo día en que sería llevado a efecto el remate, la escuadra chilena surgió en el puerto de Antofagasta y desembarcó tropas que ocuparon militarmente el poblado en medio del júbilo de sus habitantes, chilenos en un 99 por ciento. Esta justa reivindicación desencadenó la Guerra del Pacífico, que concluyó con el triunfo de Chile y la subsecuente reafirmación de la soberanía chilena sobre el territorio entre el río Loa y el paralelo 24° sur.

Bolivia había abandonado la lucha a fines de mayo de 1880, pero el estado de guerra fue mantenido técnicamente hasta 1884 al ser firmado un Tratado de Tregua. El Tratado de Paz definitivo fue firmado el 20 de octubre de 1904, 24 años después del cese de hostilidades; en él, Bolivia se avino a reconocer el dominio absoluto y perpetuo de Chile sobre todo el territorio que aquél había reivindicado en 1879. A la inversa, Chile le concedió considerables indemnizaciones económicas al país vencido en la guerra, le construyó el ferrocarril de Arica a La Paz y le reconoció plena libertad de tránsito a través de su territorio hacia el Pacífico. En efecto, el artículo VI del citado tratado establece textualmente lo siguiente: "La República de Chile reconoce en favor de la de Bolivia y a perpetuidad, el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por su territorio y puertos del Pacífico".

Para entender más claramente el sentido de esta estipulación, cabe señalar que las mercancías bolivianas no pagan ningún derecho de aduana ni impuesto de tránsito desde cualquier puerto chileno, teniendo en cuenta que al ya mencionado ferrocarril internacional de Arica a La Paz se agregan el de Antofagasta a Oruro y la carretera de Arica a La Paz, conectada a la red caminera chilena. Es así que la casi totalidad de la transferencia de cargas bolivianas es realizada a través de los puertos de Arica y Antofagasta y últimamente también a través de Iquique, que es sede de una zona franca industrial en pleno funcionamiento.

Como si esto fuera poco, gracias a un acuerdo firmado en agosto de 1928, Chile comenzó a subsidiar al comercio boliviano, al congelar las tarifas del ferrocarril a La Paz y absorber por largos años las pérdidas producidas a causa del aumento de costos de explotación; más adelante agregó un nuevo subsidio al otorgar a los bolivianos almacenamiento gratis para sus mercaderías en Arica y en Antofagasta, donde disponen de galpones propios con alrededor de 10 mil metros cuadrados en cada puerto.

En contraste con estas facilidades, el Perú nunca ofreció hasta ahora condiciones más ventajosas a Bolivia. Por lo demás, Ilo es un puerto de mucho menor capacidad que Arica, ya que sólo posee 302 metros de sitio de atraque, contra 1.457 metros en siete sitios disponibles en este último, más el terminal del oleoducto boliviano de Sica-Sica. La capacidad de almacenamiento en Ilo no pasa de los 1.600 metros cuadrados, contra 19.763 bajo techo y 173.300 metros cuadrados de patios existentes en Arica. Por otro lado, merece destacarse que los puertos chilenos gozan de un bien ganado prestigio internacional por su mayor eficiencia laboral y bajos índices de mermas o daños a la carga.

A mayor abundamiento, las vías de comunicación terrestre entre Ilo y La Paz exigen el balseo del lago Titicaca, amén de un cambio de trocha ferroviaria en los terminales lacustres de Puno y Guaqui. Si a raíz del reciente convenio llegaran a ser desarrolladas nuevas obras portuarias (a un costo estimado de 200 millones de dólares) y a ser construida la nueva carretera Ilo-Desaguadero, el costo de esta infraestructura redundará en un encarecimiento del servicio a los dueños de la carga o, en último término, al Estado boliviano, ya que es altamente improbable que sea Perú el que absorba estos costos. En términos realistas, ¿puede considerarse un efectivo retorno al mar esta tardía renovación de la servidumbre de tránsito portuario que el Perú virreinal tenía para con la antigua Audiencia de Charcas?

La verdad es que Bolivia disfruta de una posición privilegiada en el centro del continente sudamericano, con salida hacia el Atlántico a través de carreteras, ferrovías y ríos navegables, que gracias a acuerdos políticos con Brasil y Argentina le facilitan el acceso a los mercados de Europa y Estados Unidos. En cuanto a su salida al Pacífico, que le es más atractiva que la anterior, Chile se la viene

garantizando y facilitando, sin costo alguno, desde hace ya casi 90 años. Entonces, ¿cuál es la injusticia histórica que sufre la nación boliviana?

Carlos Aguirre Vidaurre-Leal
Capitán de Navío

* * *



EN *The Naval Review*, del Reino Unido, N° 3, de julio de 1992, sección Book Review-I (págs. 268-270) aparece un comentario rotulado “Revista de Marina 1991-1992”, cuyo autor es P.C. Smith, Teniente RN, el que *Revista de Marina* agradece por medio de estas líneas y destaca en esta sección con especial agrado.

Si bien el título señala un bienio, en realidad se comenta puntualmente el N° 2/92 de nuestra publicación, destacando el comentarista la propensión de nuestras páginas a la conmemoración de hechos históricos y, sobre el particular, reseña algunos aspectos anecdóticos de la gesta de Prat y de la Guerra del Pacífico. Agrega que la revista tiene otras preocupaciones adicionales atinentes a la profesión naval y al estímulo al progreso científico y tecnológico, todo lo cual, a su juicio, lo hace bien.

También señala que, aun cuando la revista se interesa por el ámbito mundial, incluso del “nuevo orden internacional”, sus preferencias son por el Pacífico, particularmente en sus connotaciones geopolíticas, refiriéndose al respecto a los artículos del Almirante español don Jesús Salgado y de nuestro Almirante don Jorge Martínez Busch. Considera que tales aproximaciones oceanopolíticas son muy propias de nuestro país, por su especial situación geográfica, y destaca que el interés de la revista por tales temas es muy notorio. Estima que ello no es criticable en absoluto dada nuestra pertenencia a esa cuenca y expresa que hay mucho que aprender con relación a esto, de parte de un país situado en dicho ámbito. No obstante, discrepa en algunos aspectos de los planteamientos reseñados.

Como apreciación general, el comentarista estima que la revista incursiona en ideas de suyo difíciles, pero le llama la atención que no haya espacio (ni quizás, interés) para correspondencia crítica, así como que las colaboraciones no provengan de oficiales de grado inferior al de Capitán de Navío.

El agudo ingenio del comentarista le lleva a decir que la revista, para contrarrestar lo anterior, tempera su severo estilo con una sección literaria dedicada a la poesía náutica, completando sus sutiles ironías con una insinuación a la propia *The Naval Review* en la que escribe, instándola a promover esta idea, pues, con anterioridad, ya habría seguido a su congénere chilena (en su solemnidad, se presume).

Revista de Marina, publicación de la Armada de Chile, da equilibrada acogida a la variada gama de manifestaciones de la cultura mundial y asume con altura de miras su difícil rol de fomentar la libertad de opinión dentro del ordenamiento institucional al que pertenece, lo que es mucho más complejo que en el caso de una revista editada por una sociedad privada sin vinculación directa con la institución naval respectiva, como es el caso de *The Naval Review*. No por ello nuestra publicación es renuente a publicar Cartas al Director, que es una modalidad en vigencia, pero, para estimular una participación más intensa de sus colaboradores, da cabida preferente a artículos asertivos donde sus autores plantean una consistente opinión personal que enriquece el contenido de la revista con la versación que transmiten. La correspondencia, en cambio, es frecuentemente de carácter reactivo —de crítica o de respaldo— y si bien aporta antecedentes valiosos puede perder peso argumental al querer rebatir, aprobar o ampliar un aspecto muy puntual, por lo que no siempre alcanza a cabalidad la altura conceptual del artículo original en su coherente y extensa exposición. Por otra parte, siempre se corre el riesgo adicional de provocar tensiones contraproducentes en el ámbito de la comunidad de colaboradores e, incluso, se puede tocar tangencialmente particularidades delicadas del servicio naval que tienen otros canales para su consideración.

Con respecto a una participación mayoritaria de colaboradores de alto rango, ello no es sino el reflejo del desarrollo de la carrera naval que tiene en el rango de jefe ese punto de inflexión en el que el curso de una sostenida experiencia tecnológica se reorienta hacia una apertura profesional más generalista, ampliando las perspectivas del conocimiento y facilitando la elaboración de ingeniosas tesis originales de indudable interés general y coincidentes, por lo mismo, con las motivaciones