



**Review**

of International American **Studies**

**ENTRE OCÉANOS,  
UMBRAL DE NUEVOS MUNDOS**

**Edición especial de:**

**Marta Ancarani**

**Cecylia Tatoj**

**Alba Escriu Roca**

ISSN 1991-2773

RIAS Vol. 8, Fall-Winter Nº 2/2015

Review of International American Studies  
Revue d'Études Américaines Internationales  
RIAS Vol. 8, Fall-Winter Nº 2/2015  
ISSN 1991-2773

# **ENTRE OCÉANOS, UMBRAL DE NUEVOS MUNDOS**

Edición especial de:

Marta Ancarani  
Cecylia Tatoj  
Alba Escriu Roca



**EDITORS**

**Editor-in-Chief:** Cyraina Johnson-Roullier  
**Associate Editors:** Paweł Jędrzejko, Giorgio Mariani, György 'George' Tóth  
**Senior copyeditor:** Meghan McKinney

**TYPOGRAPHIC DESIGN** Hanna Traczyk / M-Studio s. c.

ISSN 1991-2773

**PUBLICATION REALIZED BY**



University of Silesia Press in Katowice  
 ul. Bankowa 12b  
 40-007 Katowice  
 Poland

**EDITORIAL BOARD**

Amy Kaplan, Maureen Montgomery, Enikő Bollobás, Ulf Hannerz, Sun Youzhong, Jørn Brøndal, Amanda Lagerkvist, Christopher Saunders, Theo D'Haen, Liam Kennedy, Sieglinde Lemke, Ian Tyrell, Helmbrecht Breinig, Rosario Faraudo, Djelal Kadir, Anders Olsson.

**ABOUT RIAS**

Review of International American Studies (RIAS) is the double-blind peer-reviewed, electronic/print-on-demand journal of the International American Studies Association, a worldwide, independent, non-governmental association of American Studies. RIAS serves as agora for the global network of international scholars, teachers, and students of America as a hemispheric and global phenomenon. RIAS is published twice a year: Fall-Winter and Spring-Summer by IASA. RIAS is available in the Open Access Gold formula and is financed from the Association's annual dues as specified in the 'Membership' section of the Association's website. All topical manuscripts should be directed to the RIAS Editors. General correspondence and matters concerning the functioning of RIAS should be addressed to RIAS Editor-in-Chief.

**CONTACT INFORMATION**

<b>Cyraina Johnson-Roullier</b>	<b>Postal address</b>
University of Notre Dame	Department of English
260 Decio Faculty Hall	356 O'Shaughnessy
(001) 574-631-7069	Notre Dame, IN 46556
johnson.64@nd.edu	USA

**HARD COPIES** e-mail your order to johnson.64@nd.edu

**WEBSITE** [www.rias-journal.org](http://www.rias-journal.org)

**COVER ART** Mariusz Bartosik—'Umbral de Nuevos Mundos'

**CATALOGUING-IN-PUBLICATION DATA**

America—Civilization.  
 South America—Intellectual life  
 Central America—Intellectual life  
 Western Hemisphere—Study and teaching (Higher)

# ENTRE OCÉANOS, UMBRAL DE NUEVOS MUNDOS

ED/NOTE

*Paweł Jędrzejko*  
*RIAS Associate Editor*

**5 AMÉRICA. AMÉRICA. AMÉRICA**

*Manuel Broncano Rodríguez*  
*IASA President*

**7 PREFACIO DEL PRESIDENTE DE IASA**

INTRO

*Marta Ancarani*

**9 INTRODUCCIÓN**

FEATURES

*Luis Juan Solís Carrillo*

**11 ELEMENTOS MARINOS  
EN RAMÓN LÓPEZ VELARDE:  
un poeta que no conoció el mar**

*Fabián Gabriel Mossello*

**35 LA NOVELA HISTÓRICA HISPANOAMERICANA  
Y LA REESCRITURA DE LA HISTORIA:  
Navegantes, historia y escrituras  
en *Vigilia del Almirante* de Augusto Roa Bastos**

*Alfredo Salazar López*

**55 PRECARIZACIÓN DEL TRABAJO MARÍTIMO:  
CASO DE MÉXICO.  
(1980–2006)**

*Carlos Gabriel Argüelles Arredondo*

**83 EL CANAL DE PANAMÁ  
EN EL DESARROLLO MARÍTIMO  
DE LAS AMÉRICAS**

END/NOTES

**105 ABSTRACTS/RESÚMENES**

**109 NOTAS BIOGRÁFICAS/NOTES ON CONTRIBUTORS**

**113 RIAS EDITORIAL POLICY/STYLESHEET**



# AMÉRICA. AMÉRICA. AMÉRICA...

*América. AméRICA. AméRICA. Las Américas. Un Nuevo Mundo mitificado, a océanos de distancia del Viejo, pero aún, ni un día más joven. América: una proyección que primero derrumbó y luego reemplazó la realidad del continente dual antes de su existencia, retóricamente deshecha, podría ser reconocida. Re-textualizadas nuevamente antes de que pudieran ser exploradas y explotadas, las Américas contemporáneas se han convertido desde entonces en un complejo palimpsesto, el texto más viejo apenas visible bajo la plétora de los demás, inscrito sobre los borrados de los anteriores.*

*Las historias 'verticales' de las Américas se añaden constantemente: con cada año que pasa, el palimpsesto se transforma a fuerza de discursos 'horizontales' de la historia que atraviesan los océanos hacia las masas continentales del mundo: a las Américas, a través de las Américas, y desde las Américas otra vez. Es la dinámica transoceánica de la historia en la cual se centra el debate.*

*Paweł Jędrzejko  
RIAS Associate Editor  
University of Silesia  
in Katowice, Poland*

Las palabras que escribí hace un tiempo, cuando la comunidad IASA se preparaba para el Congreso Mundial en Polonia, no han perdido su validez. De hecho, los mismos supuestos que dieron lugar a nuestra reflexión común sobre la variedad de historias concurrentes de las Américas han proporcionado la premisa para este volumen de la Edición de los Estudios Americanos Internacionales: el primer volumen RIAS en español. De acuerdo con los principios fundamentales de la Asociación de Estudios Americanos, deseamos ahora alentar a los Americanistas de todo el mundo a esforzarse y acoger las Américas a través de la 'gramática' de la segunda lengua más extendida del doble continente; una gramática muy distinta a la del inglés. ¿Trivial? Tal vez. Sin embargo, si conside-

ramos que la gramática de la palabra es la gramática del mundo, entenderemos que la decisión de imaginar las Américas utilizando una 'herramienta de percepción' diferente puede muy bien dar vida a lo que la lengua inglesa es incapaz de mostrar.

IASA ha sido siempre consciente de las limitaciones del monolingüismo. Uno de los rasgos más fascinantes—y gratificantes—de nuestra Asociación es la apertura de sus miembros a una óptica alternativa. Aunque está claro que aprender todas las lenguas de las Américas es una idea tan bella como utópica, por lo menos podemos propiciar este ideal. Procurando espacio para una variedad de 'gramáticas' y haciendo el esfuerzo para comprender las metarranativas cuya lógica reflejan estas gramáticas, damos pequeños aunque importantes pasos en dirección hacia la comprensión multidimensional del gran palimpsesto que representan las Américas.

Así es nuestra política de amistad.

Mi más sincera enhorabuena a los Autores y Editores de este número de RIAS. Deseo que la acogida de este nuevo fragmento del pergamino americano en la bella lengua española les resulte a todos nuestros lectores de lo más emocionante.

*Paweł Jędrzejko*  
*Editor Asociado de RIAS*

## PREFACIO DEL PRESIDENTE DE IASA

Resulta para mí un verdadero honor inaugurar mi mandato como presidente de IASA con la publicación del primer volumen de nuestra revista escrito íntegramente en lengua española. Con ello, IASA y *RIAS* cumplen uno de sus objetivos fundamentales, que es el de difundir los estudios americanos en los idiomas mayoritarios de las Américas. Este volumen, además, ve la luz en un momento muy auspicioso para IASA. Después de los siete congresos mundiales que ya hemos celebrado en Holanda, Canadá, Portugal, Brasil, China, Polonia y Corea del Sur, nuestra Asociación ha decidido reunirse por primera vez en suelo estadounidense con motivo de su octavo congreso. Es esta una decisión que fue postergada por los diferentes Consejos Ejecutivos de IASA de forma muy consciente, pues uno de los propósitos fundamentales de IASA desde sus inicios fue el afirmar el carácter verdaderamente internacional de la Asociación. IASA nació con la vocación de descentralizar el concepto de 'América' y devolverle su espacio significativo hemisférico. Era y es una vocación inclusiva, no exclusiva, y en su campo de estudio siempre han cabido todas las actividades académicas que de forma directa o indirecta se interesan por ese espacio geográfico que se extiende desde el estrecho de Bering hasta la Patagonia. Y para su primer congreso en territorio norteamericano, IASA ha acordado en su última asamblea general, celebrada en Seoul este pasado mes de agosto, aceptar la invitación extendida por la universidad Texas A&M International para acoger nuestro octavo congreso en su campus de Laredo, una ciudad fronteriza por antonomasia a orillas del río Grande/Bravo, que representa

*Manuel Broncano  
IASA President  
Texas A&M  
International University  
Laredo, Texas  
USA*

muy bien esa 'herida abierta' de la que nos habla Gloria Anzaldúa en su clásico estudio sobre la Frontera. Y de fronteras, y de océanos, y de las Américas podremos conversar durante nuestro encuentro en agosto de 2017 en ese punto realmente simbólico de la experiencia americana. Es el deseo de todos los miembros de IASA que esta primera publicación de un número de IASA en español sea el inicio de una larga serie de volúmenes en los otros idiomas mayoritarios del hemisferio, como son el francés y el portugués, además del inglés que IASA utiliza como lengua franca, pero no única. En la gran casa de IASA y de *RIAS* todos tenemos cabida.

Invito pues al lector a adentrarse en la lectura de este volumen, verdadero hito en la historia de nuestra Asociación tanto como de nuestra revista.

Mi más cordial saludo,

*Manuel Broncano Rodríguez*  
*Presidente de IASA*

*Entre Océanos,*  
*Umbral de Nuevos Mundos*

RIAS VOL. 8, FALL-WINTER Nº 2/2015

# INTRODUCCIÓN

Nuestra Tierra es extraordinaria. El cielo y los mares que la arropan nos hacen precipitar suspiros de complacencia; quien pueda detener su mirada sobre ellos, podrá percibir las extravagantes figuras y los sutiles colores que los engalanan. La fascinación que nos producen se manifiesta de distintas maneras. Puede ser expresada en poemas que imprimen en nuestra mente y en nuestro corazón la inmensidad de la bóveda celesta, o el vaivén y el misterio del mar, tal como lo describiera con magistrales trazos el poeta Ramón López Velarde. Así nos lo hace saborear Luis Juan Solís Carrillo en su relevante análisis 'Elementos marinos en Ramón López Velarde: un poeta que no conoció el mar'.

Las nuevas geografías que descubrimos asombran, deslumbran. Provocan. Abren expectativas inconmensurables, como las que irrumpieron en la mente del primer Almirante que llegó al Nuevo continente, y en la de quienes, en el tiempo, recrearon con nuevas palabras aquellas ilusiones y visiones. Todavía hoy, se las retoman con esmeradas observaciones que seducen nuestro intelecto, como las que Fabián Mossello apunta en 'La novela histórica hispanoamericana y la reescritura de la historia. Navegantes, historia y escrituras en *Vigilia del Almirante* de Augusto Roa Bastos'.

Los océanos que bañan el perfil de nuestros continentes se imponen como impulso soberbio que influye en la vida de nuestro planeta. No debería, pues, sorprendernos que la unión de las fuerzas colosales del Pacífico y del Atlántico por la mediación del Canal de Panamá, provocara grandes cambios en el desarrollo político y económico en las más variadas latitudes. Y son, precisamente,

Marta Ancarani  
Universidad Nacional  
de Villa María  
Córdoba  
Argentina

las decisiones de los políticos y los economistas las que afectan el desarrollo de nuestras vidas y de nuestro trabajo en la tierra, en el aire y en el mismo mar. Alfredo Salazar López, en su 'Precarización del trabajo marítimo: Caso de México (1980-2006)', y Carlos Gabriel Argüelles Arredondo, en 'El Canal de Panamá en el desarrollo marítimo de las Américas', revelan detalladas investigaciones sobre algunas de las consecuencias de la construcción de tan magna obra de arquitectura.

*Marta Ancarani*

*Cecylia Tatoj*

*Alba Escriu Roca*

## ELEMENTOS MARINOS EN RAMÓN LÓPEZ VELARDE:

un poeta que no conoció el mar

Ramón López Velarde nació el 15 de junio de 1888, en Jerez, Zacatecas, un villorrio diminuto, perdido en la inmensidad de la geografía mexicana, famoso solamente por ser la cuna del gran poeta. Muchos lo describen—ateniéndose a un solo aspecto de su obra—como una especie de poeta de lo provinciano. Pareciera que un sector de la crítica hubiese quedado satisfecho con analizar los versos consagrados a un pueblecito, polvoriento y ‘subvertido en la metralla’, o dedicados a la solterona que toca el ‘piano indiscreto’ ‘a la luz de dramáticos faroles’. Su obra y su persona han sido objeto de definiciones centradas en lo supuestamente marginal y provinciano de su obra y de su persona. Entre las voces y comentarios que lo describen como tal, encontramos siguientes: ‘cantor de la vida provinciana’, José de J. Núñez y Domínguez; poeta que ‘tenía la provincia en sí mismo’, Enrique González Rojo; ‘provinciano de origen y de corazón’, Arturo Torres Rioseco; poeta de la ‘emoción de la vida provinciana’, Max Henríquez Ureña; ‘lo más cernido de la poesía vernácula’, Luis Alberto Sánchez; ‘el más provinciano de los poetas’, Pablo Neruda; ‘sencillos y sentimentales versos de la vida provinciana’, Enrique Anderson Imbert; ‘siempre un provinciano’, Porfirio Martínez Peñalosa.<sup>1</sup> Y así por el estilo, mediante toda clase de epítetos semánticamente afines.

*Luis Juan Solís Carrillo  
Universidad Autónoma  
del Estado de México  
México*

<sup>1</sup> Todos los autores citados en: Martínez J. L. (ed) 1998. *Ramón López Velarde: Obra poética*. México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes. En lo sucesivo, la abrevio y presento como: RVLOP, seguida del número de página.

Pareciera que el universo velardeano hubiese quedado para siempre restringido a su Jerez natal, sin que su poesía pudiese salir del terruño. En contraste, aun cuando Jaime Torres Bodet describe a López Velarde como ‘poeta de la provincia’, lo hace con pleno conocimiento de que lo pretendidamente provinciano no está reñido, paradójicamente, con lo universal. De esa manera, López Velarde puede bien ser un poeta de la provincia mexicana, sin que esto le quite mérito ni le haga mella alguna:

Y cuando clasifico a Ramón López Velarde entre los poetas de la provincia, no entiendo restringirle ninguna especie de méritos. La universalidad de una obra no está forzosamente proporcionada al cosmopolitismo de su escenario normal, ni corre pareja con las dimensiones de la aspiración de su autor (RLVOP: 445)

Otra notable excepción es la de José Emilio Pacheco, quien destaca la contemporaneidad de Ramón López Velarde con personajes que podrían considerarse a varios años luz de su mundo. De cualquier forma, tal vez como resultado de una inercia en la postura de los críticos o en nuestras lecturas del jerezano, estas afinidades no han merecido hasta la fecha ningún estudio minucioso y profundo.

[...] es el verdugo de sí mismo tan agobiado por su propio ser que se pone a distancia y se contempla desde fuera irónicamente. Nutrido en la retórica de lo anterior, habitante de un país pobre y desgarrado por la guerra civil, López Velarde es contemporáneo de sus contemporáneos, de quienes probablemente ni siquiera oyó hablar: Jules Laforgue y su bufonería dolorida lo aproxima al joven T. S. Eliot, su desolación y su protesta «contra la dolosa naturaleza» lo relacionan con el primer Vallejo, su aversión a la vida familiar («taller de sufrimiento, fuente de desgracia, vivero de infortunio») y a la voluntaria prolongación del dolor en el engendramiento de un hijo es semejante a la actitud de Kafka. Pero López Velarde no se cierra en el orbe de la imaginación, no crea paraísos ni infiernos artificiales (RLVOP: 588-589).

Con todo, la excepción más destacable la encuentro en el ensayo de Carlos Monsiváis ‘López Velarde: El furor de gozar y crear’, donde acertadamente afirma que muchos críticos han abusado de lo cómodo que resulta etiquetar de provinciano a López Velarde, pues ‘ahorra la interpretación crítica’ (RLVOP: 692).

Así pues, para desgracia de todos, hay poetas a los que no se les concede el permiso de evolucionar. En buena medida, la devo-

ción que sobre el jerezano se ha vertido le ha hecho el muy flaco favor de reducirlo en un enjuto aspecto de su amplio universo poético. Nadie niega los aciertos de esa parte de la crítica; nadie pone en entredicho que la provincia forma parte del imaginario de López Velarde; sin embargo, me parece necesaria una lectura que permita destacar otros ángulos de nuestro poeta. Viene al caso esta graciosa observación:

¿Fue Robert Browning quien definió la poesía como aquello que quedaba fuera de la traducción? López Velarde, parecería hasta ahora, no ha sido traducido al venezolano o al argentino. En los mapas de la historia de nuestra literatura continental, su nombre es un letrero semicaído en las goteras de un pueblo del que algunos han oído hablar y al que apenas unos turistas audaces han llegado (entre ellos Pablo Neruda, Jorge Luis Borges, Ricardo Molinari, Nicanor Parra). Una consecuencia de ello es la reiteración de un puñado de lugares comunes que más opacan que revelan su estrella (Sheridan, 2002: 192).

*Luis Juan Solís Carrillo  
Universidad Autónoma  
del Estado de México  
México*

No es mi intención enfrascarme aquí en disquisición alguna acerca de la validez de las voces de la crítica. Es innegable es que una abundante parte de sus imágenes corresponde a una provincia idílica, engullida en ese maremoto que fue la revolución que comenzó en 1910 y que dejó al país sumido en la violencia. Cabe decir, pues, que lo 'provinciano' es solo una faceta de su obra.

En todo caso, México es un país relativamente extenso; el territorio da para muchas y variopintas versiones de 'lo provinciano'. Lo que es innegable es el hecho de que ninguna costa aparece en el mapa de Jerez; ningún ignoto mar baña la plaza de armas de su villa natal, y no hay faro, oleaje o barcaza en Zacatecas. A pesar de estos hechos prosaicos y cartográficos, el mar sí ocupa un lugar notable en el imaginario de López Velarde. Al respecto, vale la pena detenerse en el siguiente comentario:

Más que un poeta solar, como se ha dicho, opuesto a la naturaleza lunar de Lugones o de Jules Laforgue, cuya influencia se ha puesto en relieve con frecuencia, López Velarde muestra una insistencia incansable por las imágenes de líquidos. La propia abundancia de las construcciones donde surge la sangre, parece ser más bien una manifestación de esa continuidad de lo acuático. Esta filiación, esta pasión por las imágenes acuáticas, es el punto donde se funde su pasión por el cuerpo, por lo erótico y a su vez un apego a los espacios, a la tierra. (Mier, 1985: 35)

A pesar de lo antes dicho, la inclusión de elementos marítimos en sus poemas en prosa o en verso se da gradualmente. En sus primeros poemas no hay una sola referencia al mar. En su primer libro, *La sangre devota*, de 1916, lo marino comienza a aparecer, aquí y allá. En su segundo libro, *Zozobra*, de 1919, se encuentran ya algunas de las imágenes poéticas centradas en el mar. Lo mismo ocurre en su última obra, *El son del corazón*, 1919-1921.

La presencia del mar, sin embargo, no convierte a Ramón López Velarde en una suerte de Espronceda zacatecano. López Velarde fue un poeta de tierra adentro. Las ciudades en las que vivió, escribió, o ejerció como abogado, están todas muy apartadas de los 10,000 kilómetros del litoral mexicano. No hay costas en su Jerez natal, ni en Guadalajara y mucho menos en la Ciudad de México, a más de dos mil metros de altura. Con todo, hay también un López Velarde marítimo, pirata y navegante. El mar velardeano es, claro, el metafórico: costas, piélagos, litorales, espuma, y oleaje que no cesa son algunas de sus imágenes. Estos recursos sirven para ilustrar, entre otras cosas, el famoso y multicitado vaivén del poeta. Con todo, hay un mar en Ramón López Velarde.

Si nos detenemos un instante en una de las metáforas que más se han empleado para caracterizar la obra poética de López Velarde, es decir, la idea de oscilación y de vaivén, no resulta extraña la inclusión del mar en su imaginario. En 'Tres procedimientos velardeanos', Allen W. Phillips, uno de los más profundos conocedores de la obra del jerezano, describe con precisión este vaivén:

En perpetuo vaivén espiritual, determinado por la moral de la sime-  
tría que profesa, se siente igualmente atraído por las fuerzas del bien  
y del mal, de la pureza y la sensualidad, oscilando de un extremo a otro  
sin poder optar definitivamente por uno solo. De ahí el drama angustioso  
de su alma, su sed de saborearlo todo, y el motivo principal de su zozo-  
bra (RLVOP: 555).

En ocasiones, el vaivén surgido del movimiento pendular desde y hacia puntos contrarios, se traduce en una feliz unión; en otras, se presenta como la angustia de ver que la muerte triunfa sobre la vida. Son tuyas las coordenadas de lo indeciso, de lo que se debate entre dos polos: la luz y la sombra, la cuna y la tumba. Algo así señala otro provinciano, Juan José Arreola:

*Entre Océanos,  
Umbral de Nuevos Mundos*

RIAS VOL. 8, FALL-WINTER N° 2/2015

La devoción de la sangre y la angustia existencial dividen por partes iguales las páginas de su poesía en verso y en prosa: los temas capitales del amor y de la muerte, de la mujer, del fuego y el viento, de la tierra y del agua, están tratados con un lenguaje riguroso y rotundo, frecuentemente ascético o estridente, pero siempre al servicio de una sensualidad sin límites (Arreola, 1988: 98).

Esta oscilación se manifiesta de forma inequívoca en todos los rincones de su obra. No seré yo quien deje de mencionar ese famoso rasgo, por lo que de forma sumaria presento tres ejemplos:

- *La devoción católica y la brasa de Eros...* ('El viejo pozo', en *Zozobra*, RLVOP: 117).
- *Soy un harem y un hospital...* ('La última odalisca', en *Zozobra*, RLVOP: 173).
- *Mi ángel guardián y mi demonio estrafalario...* ('Ánima adoratriz', en *Zozobra*, RLVOP: 169).

Resulta coherente—a pesar de que Ramón no conoció el mar—que la idea de vaivén, de movimiento de bajamar a pleamar encuentre cabida en esta disyunción oscilatoria en la que el poeta traza su rumbo.

Comenzaré a hablar de las metáforas marítimas en López Velarde, abordando primeramente uno de sus poemas más conocidos, dedicado a su amada. Como sabemos, decir López Velarde es decir *Fuensanta*: el nombre lírico que el poeta da Josefa de los Ríos, la mujer siempre lejana e inasible, eternamente pospuesta. No es de extrañarnos que en uno de los poemas más celebrados de *La sangre devota*, 'Hermana, hazme llorar', el poeta jerezano pida a su mítica enamorada:

Fuensanta:  
dame todas las lágrimas del mar.  
Mis ojos están secos y yo sufro  
unas inmensas ganas de llorar.

Aquí comenzamos a ver los primeros usos de metáforas marinas en Ramón. La equiparación del mar con la inmensidad del sufrimiento se debe a que el poeta enamorado sufre—como tendría que ocurrir naturalmente en un hombre partido en un feroz dualismo—por partida doble, y desde rincones opuestos: desde

Luis Juan Solís Carrillo  
Universidad Autónoma  
del Estado de México  
México

el recuerdo de los muertos hasta una imposibilidad lapidaria para todo lo que tenga que ver con el gozo en la vida:

Yo no sé si estoy triste por el alma  
de mis fieles difuntos  
o porque nuestros mustios corazones  
nunca estarán sobre la tierra juntos.

Enseguida, el poeta apostrofa con vehemencia a su amada. Sabe que entre él y Fuensanta priva una veda. Lo que no puede ser gozoso himeneo habrá de volverse, al menos, la caridad de un paño que seque las lágrimas del sufriente:

Hazme llorar, hermana,  
y la piedad cristiana  
de tu manto inconsútil  
enjúgueme los llantos con que llore  
el tiempo amargo de mi vida inútil.

Al final del poema, López Velarde habrá de atribuir al mar una extensión menor a la de su propio sufrimiento. Las metáforas, es verdad, son de una hiperbólica salinidad, pero a la vez de una rotunda y honesta sencillez. Ahí está la obvia cercanía fonética entre *mar* y *amar*, la inmensidad salobre del sufrimiento, que supera por mucho a la del mar y sus honduras.

Fuensanta:  
¿tú conoces el mar?  
Dicen que es menos grande y menos hondo  
que el pesar.  
Yo no sé ni por qué quiero llorar:  
será tal vez por el pesar que escondo,  
tal vez por mi infinita sed de amar.  
Hermana:  
dame todas las lágrimas del mar.

Las rimas, todas alternas y terminadas en *ar*, parecen subrayar el ritmo insistente de un oleaje pertinaz que da la impresión de prolongarse para siempre en una reiteración de lo salobre: *mar*, *llorar*, etc. Hasta este punto, el mar sigue siendo un misterio, un accidente geográfico al que el poeta no tiene acceso directo.

Es fácil imaginar que en *Zozobra*, los elementos marinos desfilen con mayor frecuencia. El título mismo de esta obra sugiere imágenes de incertidumbre, en las que la oscilación es un combate sin cuartel entre las fuerzas que conforman la persona de Ramón López Velarde. 'La Lágrima', poema de *Zozobra*, resume la misma calidad salina del texto anterior. *Encima* es la palabra que da comienzo a la larga anáfora del poema:

La atmósfera de amor imposible ante la contundencia de la muerte es, obligatoriamente, fantasmal. La almohada no puede ser sino *cadavérica*; en la calle, *los gatos erizan el ruido*, y todo ocurre en *una patria espeluznante*. De nueva cuenta, aparecen los dos extremos en connubio:

Encima de la huesa y del nido,  
la lágrima salobre que he bebido.

*Encima* de todo eso, está la lágrima como remate de dintel, como punto en el que pululan los pesares. La lágrima sirve de anclaje existencial para el poeta, es decir, la fugacidad del instante amoroso se detiene ahí a perpetuidad:

Encima de todo, una lágrima, una varonil lágrima que mata la pasión. También la purifica, la torna serenidad; el *ponto* espiritual siempre encrespado y siempre en la más negra hora se vuelve carcelero de sus océanos. El agua es el origen. El principio del principio, según expuso Tales. A sus remansos habrá que regresar. Lágrima: devota sal que condensa las furias del corazón y las disuelve. (Caldera, 2001: 90)

El poeta se regocija en su propio naufragio, en un oscuro mar sin límites, del que solo es posible traer a casa—una vez terminada la travesía—los vellones de un rebaño entristecido:

lágrima de infinito  
que eternizaste el amoroso rito;  
lágrima en cuyos mares  
goza mi áncora su náufrago baño  
y esquilmo los vellones singulares  
de un compungido rebaño;

La lágrima es también una suerte de cristal que desgrana y desmenuza, con la precisión de un fenómeno físico, la pasión del poeta.

Luis Juan Solís Carrillo  
Universidad Autónoma  
del Estado de México  
México

lágrima en cuya gloria se refracta  
el iris fiel de mi pasión exacta;

Es al mismo tiempo una especie de navío atribulado y al garete,  
sin más filiación que el abatimiento y la pesadumbre:

lágrima en que navegan sin pendones  
los mástiles de las consternaciones;

En el desenlace, los contrarios no pueden sino tocarse en el derro-  
tero existencial del jerezano; así, la gratitud le deja un sabor salado  
al paraíso, y el poeta se siente capaz de retraerse en un extraño  
maridaje de dicha y lobreguez, encerrado en la lágrima convertida  
en faro luminoso; pero, al mismo tiempo, delicado y endeble :

lágrima con que quiso  
mi gratitud, salar el Paraíso;  
lágrima mía, en ti me encerraría  
debajo de un deleite sepulcral,  
como un vigía  
en su salobre y mórbido fanal.

Otro importante y celebrado poema suyo lleva por título  
'Tus dientes', recogido en *Zozobra*. El poeta canta la blanca inau-  
dita de unos dientes (seguramente de mujer aunque no lo afirma  
en ninguna parte). Al comienzo del poema, la descripción se cen-  
tra en el uso de metáforas marinas que aluden a la curvatura  
de las costas y a la blanca espuma:

Tus dientes son el blanco y nimio litoral  
por donde acompasadas navegan las sonrisas,  
graduándose en los tumbos de un parco festival.

Hasta aquí todo es sencillez, humildad e inocencia. Pero se trata  
de la fusión de lo grande con lo pequeño: el litoral es *nimio*, es decir,  
la extensión inconmensurable de la costa cabe en la pequeñez  
de un gesto. La navegación corre por cuenta de las sonrisas; pero  
las que van *acompasadas*, o sea, en alternancias, de risa y de silencio.  
El poema continúa con la misma idea de mar contenido en una boca:

Sonríes gradualmente, como sonrío el agua  
del mar en la risada fila de la marea,

*Entre Océanos,  
Umbral de Nuevos Mundos*

RIAS VOL. 8, FALL-WINTER Nº 2/2015

y totalmente, como la tentativa de un  
Fiat Lux para la noche del mortal que te vea  
tus dientes son así la más cara preseña.

Rescato la adjetivación que acompaña a la fila de la marea: *rizada*. Para nosotros—los que hablamos el español de México—no hay distinción fonética entre las letras *s* y *z*. Así, la idea de la *sonrisa*, equiparada al oleaje, se suma a la idea de *rizo*, del cairel blanco formado por la espuma del mar. En la estrofa anterior, el poeta comienza a proponer una serie de hipérbolos para describir la diminuta talla de los dientes. De ese modo, la más oscura lobrete se rompe con el clarear del primer día de la creación: *Fiat Lux*. Igualmente, López Velarde traza una línea divisoria entre la excelsitud de quien posee la blanca dentadura y el resto de la humanidad: *la noche del mortal que te vea*. En las siguientes estrofas, el poeta se aparta de las metáforas marítimas; pero elabora una descripción minuciosa, aunque exaltada, que se centra en imágenes relativas a la devoción católica, a la riqueza de las minas, a las estrellas, etc.; todo con el fin de destacar la blancura de los dientes. Retomo únicamente la última estrofa:

Porque la tierra traga todo pulcro amuleto  
y tus dientes de ídolo han de quedarse mondos  
en la mueca erizada del hostil esqueleto,  
yo los recojo aquí, por su dibujo neto  
y su numen patricio, para el pasmo y la gloria  
de la humanidad giratoria.

Centro ahora mi atención en una combinación de adjetivo más sustantivo. Lo que en un comienzo era *rizada fila*, versos más tarde, habrá de quedar mondo y convertido en una *mueca erizada*. Es notoria la inversión sintáctica en la combinación, así como la cercanía fonética y el alejamiento semántico que media entre lo *rizado* y lo *erizado*. De la misma forma, los dientes ya no se ven acompañados de adjetivos que aluden al maná ni al Papa, ahora son *dientes de ídolo*. Con esto, el movimiento pendular cierra el ciclo: de la vida a la muerte, de la juventud a la decrepitud, de pleamar a bajamar.

Ramón López Velarde se sirve de modos diversos de las metáforas marinas. En 'Hermana, hazme llorar', la imagen del mar

Luis Juan Solís Carrillo  
Universidad Autónoma  
del Estado de México  
México

permanece como un elemento en la lejanía, al que se alude de forma, por decirlo así, indirecta. En este primer instante, el jerezano ni siquiera conoce el mar ni ha probado su sabor. El mar es un vago rumor que se mantiene en el horizonte. En 'La Lágrima', el poeta se convierte en nave que zozobra o en la oscura luminosidad de un faro. 'En tus dientes', al igual que en el poema antes señalado, aparece un mayor conocimiento del mar y de sus cosas: *marea, litoral, agua*. Con todo, el poeta permanece sin bañarse en las aguas o, si lo hace, es más un naufragio que una jocosa zambullida. En el poema que discuto en los párrafos siguientes, Ramón López Velarde se sumergirá en un deleite marino.

De un sabor menos salado y menos sombrío, encontramos el poema que lleva por título 'En el piélagos veleidoso', el cual forma parte de *La sangre devota* (1915). Antes de presentarlo, me permito traer a colación uno de los rasgos de López Velarde, que mucho agrada y que no ha merecido estudios más profundos: su peculiar sentido de lo irónico, su notoria capacidad para reírse de sí mismo; pero sin crueldad, poniendo las cosas en su justa medida. 'En el piélagos veleidoso', se percibe un abundante empleo de la ironía.

Si nos atenemos al diccionario, vemos que la palabra *piélagos* es sinónimo de *mar*. Por esa misma razón, remite a las ideas de vastedad y de amplitud. La tercera acepción del DRAE en línea define esta palabra como: *Aquello que por su abundancia es dificultoso de enumerar y contar*. (<http://rae.es>). Como puede verse, el propio concepto propone una suerte de asimilación de *mar* y de *exceso*. De nueva cuenta, la imagen apunta hacia lo inconmensurable y lo infinito. Recordemos también que la palabra *archipiélagos*, al menos en sus orígenes, remitía al Egeo—piélagos por antonomasia—salpicado de prodigiosas islas. Por extensión, esta palabra se aplica hoy para designar cualquier conjunto insular. De mares y de otros temas afines, habla este poema en un tono que resulta muy cercano al relato o a la anécdota confesional entre amigos de tertulia. El poema comienza sin rodeos, con una simple aseveración:

Entré a la vasta veleidad del piélagos

Dicho de otra forma, lo que el poeta hizo fue meterse en la inmensidad oceánica de todo lo antojadizo, lo inconstante

o lo decididamente frívolo. Eso es justo lo que quiere decir el sustantivo *veleidad*. Esta idea de caprichosa superficialidad recibe, además, la adjetivación de *vasta*, que refuerza lo reprochable del asunto. El poeta nos entrega la confidencia de un chasco amoroso. Este piélago—en alguien como Ramón López Velarde—no puede ser otra cosa que el mar de los placeres; pero el de los venéreos, obsequio del sexo femenino. Como es posible observar, el primer verso se ubica en las antípodas de la santísima, beatísima e inmaculada Fuensanta, de quien hemos hablado ya. Sin embargo, incluso apartado de la casta blancura, el poeta es absolutamente incapaz de denostar a la mujer que sea; por ello, la ironía se hace presente de inmediato:

con humos de pirata...

El poeta se vuelve blanco de un certero cañonazo contra sí mismo. Es curioso que, en el español actual, el sustantivo *pirata* tenga la acepción de ladrón temible y desfachatado; pero también de falsedad, de producto hechizo. Ramón se sabe 'pirata' no porque le sobre talla de seductor irreprimible, sino porque sus galanteos se reducen a una burda impostura; solo tiene 'humos', es decir, una hueca y ociosa presunción. No es la primera vez que el zacatecano apunta su fusil contra sí mismo. De hecho, hay otros ejemplos claros de esta actitud de ironía. No resulta extraño, entonces, que en otro muy conocido poema de *Zozobra*, 'El Perro de San Roque', le oigamos decir sin remilgos:

He oído la rechifla de los demonios sobre  
mis bancarrotas chuscas de pecador vulgar...

Los diablos saben muy bien de qué está hecho el poeta, conocen la pata de la que cojea. Pero él también lo sabe, y es incapaz de mentirse. El poema prosigue su relación de hechos en el mismo tono irónico. Por un momento, el poeta creyó sentirse a sus anchas, como una especie de rey de los mares, un Neptuno de virilidad aerodinámica (¿Podría decirse *acuadinámica*?):

Y me sentía ya un poco delfín  
y veía la plata  
de los flancos de la última sirena,

Luis Juan Solís Carrillo  
Universidad Autónoma  
del Estado de México  
México

El modo imperfecto de los verbos hace pensar en hechos que casi se consuman. Sin embargo, el encuentro no se da con una mujer, sino con una sirena. En los desdichados amores de López Velarde—y es que no hay otros amores en su corta biografía—todas las mujeres están sumidas y sumergidas en el mundo dual en el que las concibe y les da forma. Así, las mujeres son, a la vez, reales e ideales, carnales y espirituales; también son comestibles, mesurables y palpables.<sup>2</sup> En este caso, se trata de una quimera, de una seductora monstruosidad, mitad mujer y mitad merluza. Con la sola inclusión de una sirena en los acontecimientos, podemos sospechar el final de la aventura. No puede haber promesas cumplidas ni final que no sea desastroso para el relator de los hechos. Más adelante, el infructuoso desenlace de la primera estrofa se acentúa con la contundencia reiterada del tiempo pretérito. A pesar de esto, ni siquiera el desastre se da por completo, pues se reduce a un mero *amago*, simulación y remedo. Este bisoño navegante del piélago veleidoso emprendió una travesía del mar hacia el mareo:

Cuando mi devaneo  
anacrónico viose reducido  
a un amago humillante de mareo.

La segunda estrofa nos reconcilia con el poeta que nos es familiar: el eterno adorador del 'ave femenina'. Ramón López Velarde no es hombre de rencores; el mal paso no se convierte en negra inquina contra la sirena fugaz del encuentro erótico. Las metáforas de la espuma, descrita en un certero oxímoron: *inestable eternidad*, y de los espejos subrayan la propia veleidad del título:

Mas no guardo rencor  
a la inestable eternidad de espuma  
y efímeros espejos.

El espejo—salvo lo que tenga que decir Borges en otros mares—es aquí promesa incumplida y engañoso artilugio visual.

---

2. La mujer es manjar exquisito en algunos memorables paisajes de su poesía. Recordemos estos versos de 'A Sara': 'Blonda Sara, uva en sazón... / ... Sara, Sara, gulosina de horas muelles..' (RLVO: 99).

En los últimos cinco versos, el poeta se detiene a explicar, caballerosamente, las razones por las que no le es posible guardar rencor a la dama del fallido encuentro:

Porque sobre ella fui como una suma  
de nostalgias y arraigos, y sobre ella  
me sentí, en alta mar,  
más de viaje que nunca y más fincado  
en la palma de aquella mano impar.

Como habrá de ocurrir en muchos otros momentos velardeanos, aparecen los dos polos que resumen la existencia del poeta. Por una parte, encontramos la palabra *arraigos*, es decir, las raíces—los anclajes—que lo plantan en la tierra. Por otro lado, el poeta se encuentra, simultáneamente, en *alta mar*, con todo lo que esta idea contiene de feliz arribo y de descubrimiento afortunado. Por ese motivo, el poeta declara que se sintió *más de viaje que nunca* y, a la vez, *más fincado*. Sí, pero fincado en una *mano impar*.

Como habrá de notar quien se acerque a la obra de Ramón López Velarde, un conocido rasgo estilístico suyo es el uso del pleonasmismo. Nadie como él, para emplearlo con la maestría y la precisión de un relojero o de un cirujano. En ‘El retorno maléfico’, Ramón nos entrega unos de los más bellos ejemplos del uso poético del pleonasmismo en español:

el amor amoroso de las parejas pares (RLVOP: 154-155).<sup>3</sup>

Esta mano, *impar*, aunque femenina, no es la de la enamorada, ‘la armoniosa elegida de su sangre’. Por esa razón, el anclaje—el quedar fincado en esa mano—no es absoluto. Esto da cuenta del hecho de que Ramón se siente *más de viaje que nunca*. De esta forma, con avariciosa gula, y salvando tiempos y distancias, realiza al mismo tiempo un viaje y un anclaje, mediante el cual fusiona la nostalgia con la más carnal de las presencias. Pero esta nostalgia no es por la mujer presente, y mucho menos por una descrita como ‘sirena’; es por la otra, por esa especie de isla fabulosa, la que—

3. Ahí mismo nos habla de: ‘las golondrinas nuevas, / renovando con sus noveles picos alfareros / los nidos tempraneros. También le oímos hablar de la ubérrima ubre y de las recientes recentales’.

precisamente por ser fabulosa—no ha de encontrarse nunca.<sup>4</sup> Viene al caso la siguiente observación de Alberto Paredes:

La mujer como firme punta del cordón umbilical que lo ata al mundo y lo mantiene comunicado, alimentándole, además, su capacidad de generar imágenes. Ese cordón, esa unión como uno de los lazos reales que vinculan a RLV con todo lo que significa mundo exterior [...] Porque, además, las mujeres reales no dejan de manifestar de continuo dos perfidias que las desacraliza: quieren casarse y envejecen (Paredes 1995: 37).

Por otro lado, y en total concordancia con la línea temática que aborda el poema, recordemos que en español existe un sustantivo: *escarceo*, que se emplea para describir el oleaje leve y superficial. De igual modo, la palabra *escarceo* suele verse acompañada del adjetivo *amoroso*. Eso es exactamente lo que el poeta vivió en el piélago veleidoso: simple y sencillamente, un *escarceo amoroso*. Por esa razón, el desenlace era perfectamente predecible. No hay engaño para ninguna de las partes involucradas en el *escarceo*. Sirena y hombre obtienen lo que buscan. El varón bien sabe que no es posible esperar tratos y compromisos inquebrantables firmados por un engañoso monstruo marino.

Sin embargo, lo que el poeta busca no es la navegación por oleajes frívolos ni ahogarse en un par tetas de sirena. Lo que quiere es echar ancla, afincarse a cabalidad. En *El son del corazón*, aparece el poema que intitulado 'Mi Villa', en el que se lamenta del desarraigo:

Si yo jamás hubiese salido de mi villa,  
con una santa esposa tendría el refrigerio  
de conocer el mundo por un solo hemisferio (RLVOP: 214).

Si la vida del poeta se metafórica en imágenes marítimas, como la zozobra, su persona viene a ser una barca. El incierto mar se simboliza mediante los *escarceos* y los quebrantos amorosos. El ancla es el amor postrero de una mujer inasible—vedada a perpetuidad—que aguarda a un licenciado navegante. Ramón anhela una navegación febril que lo conduzca a todos los puertos del mundo; pero solo para llegar a la isla final: la mujer amada. Esto es lo que nos dice en 'El Ancla', otro poema de *El son del corazón*:

---

4. Para este asunto, es siempre grato leer el poema 'L'isola non trovata', de Guido Gozzano.

Antes de echar el ancla en el tesoro  
del amor postrero, yo quisiera  
correr el mundo en fiebre de carrera [...]

Besar el Indostán y a la Oceanía,  
a las fieras rayadas y rodadas,  
y echar el ancla a una paisana mía  
de oreja breve y grandes arracadas (RLVOP: 201).

Así pues, para Ramón López Velarde, la mujer es la aguja imantada y el norte verdadero que resumen todas sus posibilidades de existencia. Dicho en los términos más simples, López Velarde no sobrevive sin la presencia auxiliadora de la mujer. También en *El son del corazón*, encontramos un poema que lleva por título 'La Ascensión y la Asunción'. Ramón dice en ese lugar, y sin el menor empacho:

Dios, que me ve que sin mujer no atino  
en lo pequeño ni en lo grande, diome  
de ángel guardián un ángel femenino (RLVOP: 208).

Pero en otro poema, 'En mi pecho feliz', del mismo libro, también declara, pero con una sinceridad más desfachatada:

En mi pecho feliz no hubo cosa  
de cristal, terracota o madera,  
que abrazada por mí, no tuviera  
movimientos humanos de esposa (RLVOP: 207).

En los párrafos anteriores, he empleado en distintos momentos la palabra *zozobra*. Ahora la retomo como una de las más claras metáforas marítimas en la obra del poeta de Jerez. Esta imagen, como hemos visto, da nombre a uno de sus libros. Se trata de una alusión a un estado de ánimo, a una forma de estar en el mundo. Entre los poemas recogidos en *Zozobra*, se encuentra uno que en especial alude a la figura de una nave: 'El Candil'.

Conviene explicar un poco lo dicho en el poema. En la iglesia de San Francisco, en la ciudad de San Luis Potosí—donde el poeta estudió la carrera de leyes—hay un candil en forma de barco de vela, donado por alguien que sobrevivió a un naufragio. Una vez más, el poeta vuelve a emplear la imagen de una nave como expresión metafórica de su propio ser. Así pues, el exvoto en forma de velero

Luis Juan Solís Carrillo  
Universidad Autónoma  
del Estado de México  
México

será símbolo de la propia persona del jerezano. A continuación, me permito revisar el poema parte por parte:

En la cúspide radiante  
que el metal de mi persona  
dilucida y perfecciona,  
y en que una mano celeste  
y otra de tierra me fincan  
sobre la sien la corona;  
en la orgía matinal en que me ahogo en azul  
y soy como un esmeril  
y central y esencial como el rosal;  
en la gloria en que melifluo  
soy activamente casto  
porque lo vivo y lo inánime  
se me ofrece gozoso como pasto;  
en esta mística gula  
en que mi nombre de pila  
es una candente cábala  
que todo lo engrandece y lo aniquila [...]

Como puede apreciarse, el poema comienza con una larga lista de los lugares, los objetos y los tiempos en los que transcurre la vida de López Velarde. De nueva cuenta, fiel a su actitud hacia la vida, la existencia del poeta se planta en un juego de fuerzas de signo contrario. Lo terrenal y lo divino coinciden en él: *una mano celeste* y *otra de tierra*; la mezcla de materias ásperas y rudas del *esmeril* se casa con la refinada sencillez del *rosal*; el devaneo, es decir, la inmersión en las hondas mieles de lo erótico, se expresa por medio de un neologismo verbal, *melifluo*, el cual se contrapone sin pudores a su persona, de una continencia proverbial: *activamente casto*. En suma, la vida y la muerte le salen al paso como partes de una experiencia total y unitaria. En la vida cotidiana del poeta, es natural que los contrarios se hermanen en una fusión de disparidades. Así, los seres vivos y las cosas materiales—*lo vivo* y *lo inánime*—le surgen al paso con el mismo desenfado. El exceso del cuerpo, como el pecado de la *gula*, se describe en términos de *mística*; la palabra cotidiana, el *nombre de pila*, asume las hiperbólicas connotaciones de una *candente cábala*, que es al mismo tiempo construcción y destrucción: *todo lo engrandece y lo aniquila*.

El poeta mismo no sale a flote de esta marejada, pues nos dice que se ahoga en un azul matinal y acuoso. En esta barahúnda

Entre Océanos,  
Umbral de Nuevos Mundos

RIAS VOL. 8, FALL-WINTER N.º 2/2015

torrencial, Ramón se abre paso y encuentra la imagen de su propia persona:

He descubierto mi símbolo  
en el candil en forma de bajel  
que cuelga de las cúpulas criollas  
su cristal sabio y su plegaria fiel.

A partir de este momento, Ramón parece dar un golpe de timón y enfilarse con rumbo al candil. Es posible ahora percibir una dualidad que intenta resumirse en unidad. Por una parte, está la voz del poeta en el frenesí de la vida diaria; por otra, el objeto inanimado, síntesis de aspiraciones vitales:

¡Oh candil, oh bajel, frente al altar  
cumplimos, en dúo recóndito,  
un solo mandamiento: venerar!

En los versos anteriores, la dualidad se desdibuja en un conubio sutilísimo, *dúo recóndito*, para la realización de un acto: *un solo mandamiento*. Frente al altar, los dos realizan una especie de boda, de acción sacramental. El verbo principal se conjuga ahora en la primera persona del plural: *cumplimos*. Los dos seres ejecutan una acción ineludible y unitaria: *venerar*, palabra que nos obliga a oír los ecos de otras como *venero*, *Venus* y *venéreo*; con ello, nos encontramos tanto en lo carnal como en lo divino. En el instante siguiente, el poeta ejemplifica el derrotero de su vida: unificar, sintetizar, reunir en un solo punto los muchos cauces vivenciales que lo conforman. Y agrega:

Embarcación que iluminas  
A las piscinas divinas:  
En tu irisada presencia  
Mi humildad se esponja y se anaranja  
Porque en la muda eminencia  
Están anclados contigo  
El vuelo de mis gaviotas  
Y el humo sollozante de mis flotas.

Ramón combina ahora la más obvia literalidad con una pasmosa agilidad metafórica. La embarcación ilumina, claro está, porque no es otra la función de un candil. Las *piscinas* no son más

Luis Juan Solís Carrillo  
Universidad Autónoma  
del Estado de México  
México

que agua prosaicamente contenida; pero a la vez son *divinas* puesto que sirven para el sacramento del bautismo. Frente a la nave representada por el candil, Ramón es dueño de una soberbia humildad, que *se esponja y se anaranja*, es decir, se agranda en su rotundidad. Pero todo esto sucede en lo que el poeta describe como la *muda eminencia*, o sea, una especie de callada elocuencia que dice sin que medien las palabras. Frente a la presencia incorpórea de lo divino, y con un con un anclaje prodigioso, López Velarde logra sujetar todo lo que resultaría inasible en un mundo más prosaico. Por esa razón, *el humo y el vuelo* asumen un paradójico desplazamiento inmóvil: *están anclados contigo*. Las diversas naves que conforman el ser del poeta, *mis flotas*, detienen sus sollozos en la unicidad que ahora se construye entre poeta y candil. El poema continúa:

¡Oh candil, oh bajel: Dios ve tu pulso  
y sabe que te anonadas  
en las cúpulas sagradas  
no por decrepito ni por insulso!

Como se sabe, uno de los temores recalcitrantes de López Velarde es a una vejez que le arrebatase la fuerza viril. La metáfora empleada en otro de sus más bellos poemas, 'Hormigas', es precisamente el pulso, la sangre: el impulso vital representado en un empecinado hormigueo, flujo torrencial de su vitalidad y de su vigor. En el caso de 'El Candil', Dios ve el pulso—que es el mismo del poeta—y ve una fuerza viril hecha nave de cristal, anclada en las cúpulas sagradas de una iglesia. El candil-poeta es incapaz de reacción alguna ante los estímulos del mundo. En su pasmo, el candil ha soltado el ancla para detener su navegación. Ya no es capaz de medir, como en otros versos, 'el perímetro jovial de las mujeres'. Pero este pasmo no es porque sea *decrepito* o *insulso*; no se trata de una deserción de hormigas; es porque el candil y el poeta quedan inmersos en el pasmo de lo absoluto; en la elevación de una plegaria:

Tu alta oración animas  
con el genio de los climas.

Y agrega:

Tú conoces el espanto  
de las islas de leprosos,  
el domicilio polar  
de los donjuanescos osos,  
la magnética bahía  
de los deliquios venéreos,  
las garzas ecuatoriales  
cual escrúpulos aéreos,  
y por ello ante el Señor  
paralizas tu experiencia  
como el olor que da tu mejor flor.

Ahora, es evidente que la segunda persona del singular se hace eco de la primera del singular; decir *tú* es decir *yo*. Ramón despliega una extensa lista de experiencias que van de un polo a otro. Primeramente, conoce *el espanto de las islas de leprosos*: el pecado y la transgresión; conoce la lepra—metáfora inequívoca de la impureza—de la muerte espiritual que lleva a la putrefacción corporal en vida. Ramón también conoce lo contrario: *el domicilio polar de los donjuanescos osos*, o sea, la sequía sexual, la gélida abstinencia de la carne. En el mismo tenor, aparece *la magnética bahía de los deliquios venéreos*. Ramón conoce la atracción—inexorable, irreprimible y taxativa—del sexo, del desfallecimiento orgásmico. Esta bahía es una fuerza natural, por eso nos dice que es *magnética*. Se trata del mismo efecto físico que obliga, sin equivocarse nunca, a las agujas imantadas a señalar el norte. Este punto cardinal, como en todos los casos de Ramón, no puede ser otro que la mujer. Octavio Paz dice al respecto:

El símbolo del candil es un ejemplo de la misión que asigna López Velarde a la obra poética. Fuensanta es otro. Si el instante es oscilación, el erotismo es vaivén. La amada da sentido y unidad a su experiencia erótica. La Muerta es la estrella fija: tal vez desapareció hace ya miles de años pero su resplandor guía la tortuosa peregrinación, como la custodia del altar rige la navegación del candil (1965: 127).

Pero a esta bahía se contraponen las *garzas*, que, para este asunto, son la pureza albina de un pajarraco que —por más que provenga de los calores ecuatoriales—resulta tan seco de carnes que no invita al deliquio venéreo, sino a los recatos más pudibundos: *escrúpulos aéreos*. El poema retoma la idea del rosal, de la primera estrofa, y nos entrega el perfume de su *mejor flor*. Se trata

de una floración que aromáticamente subraya la perfección aludida al comienzo del poema. El poeta continúa en su ruta:

Paralelo a tu quimera,  
cristalizo sin sofismas  
las brasas de mi ígnea primavera,  
enarboló mi júbilo y mi mal  
y suspendo mis llagas como prismas.

Siguiendo un derrotero semejante al del candil: *paralelo a tu quimera*, el poeta realiza varias acciones de signo contrario; por ejemplo: convierte el fuego en cristal; pero lo hace de la manera más íntegra y sincera: *sin sofismas*. Ahora 'enarboló', es decir, que pone en el *árbol*—sinónimo de la palabra *mástil*—tanto su *júbilo* como su *mal*. También suspende sus llagas *como prismas*, es decir, como si fuesen los cristales del candil o—si se extiende la premisa—como 'prismáticos', como lo haría un marino enfrascado en observaciones cenitales.

La anterior lista de experiencias explica la parálisis del candil. Hacia el final del poema, la nave llega a su feliz destino. Presento la penúltima estrofa:

Candil, que vas como yo  
enfermo de lo absoluto,  
y enfilas la experta proa  
a un dorado archipiélago sin luto;  
candil, hermético esquite:  
mis sueños recalitrantes  
enmudecen cual un cero  
en tu cristal marino,  
inmóviles, excelsos y adorantes

*Entre Océanos,  
Umbral de Nuevos Mundos*

RIAS VOL. 8, FALL-WINTER Nº 2/2015

La nave ha encontrado la causa final: Dios. El poeta, como el candil, *está enfermo de lo absoluto*. Si algo saldría sobrando en este verso del poema, es precisamente el nexos del símil, *como*. El candil y el poeta, en una fraternidad consustancial, comparten una misma y enfermiza búsqueda, con nombre que nos recuerda a una novela de Balzac: *lo absoluto*. Este absoluto representa la cesación de la ida y venida, la cancelación gozosa de todo movimiento pendular. ¿Por qué habría de seguir bogando por los mares inciertos? La proa, sinécdoque de todo el ser del poeta-nave, es ahora *experta* pues ha visto el mundo por todas partes. El poeta se encuentra—como

el Ulises cantado en otros versos—‘*pleine de usage*’. Por ello, ahora está en condiciones de arribar a costas afortunadas: *a un dorado archipiélago sin luto*. El candil se describe en el siguiente verso como un *hermético esquiife*. La nave está perfectamente calafateada y, por ende, a salvo de toda zozobra. Frente a *la experta proa* que ha visto todos los extremos de la existencia, las pertinaces fantasías del poeta, *sus sueños recalcitrantes*, se detienen en el azoro del mayor de los pasmos. Es como si la ruta del barco-poeta se extendiera más allá de la carta de navegación, hasta llegar al último cenit: la cúpula de la iglesia, punto fijo de Foucault, donde la única cifra posible es un cero, redondo, contundente y absoluto. De esta forma, al menos en el instante frente al candil, los sueños quedan *inmóviles* en la máxima adoración de lo divino.

Quizás retomando la idea del péndulo, del candil que se mece en la iglesia potosina, es posible entender mejor el carácter, paradójicamente neto y preciso, del ir y venir velardeano. No puede haber oscilación sin un punto fijo a partir del cual se dé el movimiento. El punto fijo no es la cancelación de un extremo o de otro, sino lo que hace posible la oscilación. No hay vaivén sin al menos un alfiler que sirva de asidero al movimiento pendular. Si Ramón López Velarde se ensimisma en la satisfacción de los sentidos, si no escribe nada que no venga de ‘la combustión de sus huesos’, es precisamente porque reconoce la pluralidad de su ser unitario.

Así pues, plantear un análisis en función del carácter prioritario, ya sea de la carne o del espíritu en el jerezano, es quedarnos con la mitad de la naranja. López Velarde se sabía católico y pagano, se sentía ‘árabe sin cuitas’ y también quería ser ‘una casta pequeña’. Ese reconocimiento de los extremos que en él oscilan, lejos de ser simplemente un debate inútil e interminable entre dos fuerzas, es la aceptación de que lo único cierto es lo inexacto de la propia esencia: una entrega sin remilgos a lo paradójico. Exigir congruencia o resolución al par de opuestos es pedir que cese el vaivén, que se acabe la propia vida del sujeto. Arturo Rivas Sáinz dice al respecto:

No puede, pues, pensarse que López Velarde se descarriaría de su «moral de la simetría» y de la exactitud, aunque el impresionismo pictórico y el simbolismo literario sean aparentemente expresión de vaguedades. Porque la exactitud que puede exigirse a la manifestación de lo vago

y nebuloso tiene que ser una precisión de lo impreciso. Expresar imprecisamente lo impreciso, ahora bien, es precisión (RLVOP: 481).

En la precisión de lo impreciso, el poeta define su individualidad como la aceptación de la complejidad de la existencia misma. No hay vidas sin relieves o contornos; de haberlas, serían estériles como fuentes de experiencias convertibles en gran poesía. Lo vital en López Velarde es de una riqueza difícilmente condenable a la reducida extensión territorial de la provincia lejana o a la trayectoria que dibuja el vaivén de un farol. Tampoco es reducible a una diluida oposición de contrarios, en las que se podría apostar por el triunfo de la carne o del espíritu. No es *esto* en exclusión de *esto otro*. La palabra es inclusión: la forma que el jerezano elige para soltar sus sentidos como jauría tras la vida.

Que todo se convierta en sensación, que se dé entrada a lo claro y a lo oscuro, al carnaval y a la cuaresma. Jerez es capaz de contener por igual los pasos de un bebé y la fulguración del relámpago. López Velarde se sabe contradictorio; pero esa contradicción se supera en la reunión de los extremos de su individualidad. La realización del uno individual se lleva a cabo en una coincidencia de lo plural. En suma, en la vida de todos los días, su 'ángel guardián' y su 'demonio estrafalario' observan—cada quien desde su esquina—los tumbos del poeta, que son, en tierra firme y en alta mar, su itinerario.

*Entre Océanos,  
Umbral de Nuevos Mundos*

RIAS VOL. 8, FALL-WINTER Nº 2/2015

- Anderson Imbert, E. (1998) 'El más mexicano de su generación', en J. L. Martínez (ed) *Ramón López Velarde: Obra poética*. México: Fondo de Cultura Económica, 580-581.
- Arreola, J. J. (1988) *Ramón López Velarde: El poeta, el revolucionario*. México: Alfaguara.
- Caldera, J. A. (2001) 'Entre la necedad y la sal', en J. D. Argüelles (ed) *Ramón López Velarde: El inteligente ejercicio de la pasión*. México: Tierra Adentro.
- González Rojo, E. (1998) 'Un discípulo argentino de López Velarde', en J. L. Martínez (ed) *Ramón López Velarde: Obra poética*. México: Fondo de Cultura Económica, 435-438.
- Henríquez Ureña, M. (1998) 'Una voz nueva', en J. L. Martínez (ed) *Ramón López Velarde: Obra poética*. México: Fondo de Cultura Económica, 544-545.
- Martínez, J. L. (ed) (1998) *Ramón López Velarde: Obra poética*. México: Consejo
- Martínez Peñalosa, P. (1998) 'Vuelvo a ti...', en J. L. Martínez (ed) *Ramón López Velarde: Obra poética*. México: Fondo de Cultura Económica, 582-586.
- Mier, R. (1985) *Ramón López Velarde*. México: Terranova.
- Monsiváis, C. 'López Velarde: El furor de gozar y de creer', en J. L. Martínez (ed) *Ramón López Velarde: Obra poética*. México: Fondo de Cultura Económica, 686-697.
- Neruda, P. (1998) 'La poesía comestible de Ramón', en J. L. Martínez (ed) *Ramón López Velarde: Obra poética*. México: Fondo de Cultura Económica, 574-576.
- Núñez y Domínguez, J. de J. (1998) 'Ramón López Velarde', en J. L. Martínez (ed) *Ramón López Velarde: Obra poética*. México: Fondo de Cultura Económica, 412-413.
- Pacheco, J. E. (1998) 'Ramón López Velarde', en J. L. Martínez (ed) *Ramón López Velarde: Obra poética*. México: Fondo de Cultura Económica, 587-590.
- Paredes, A. (1995) *El arte de la queja: La prosa literaria de Ramón López Velarde*. México: Aldus.
- Paz, O. (1965) *Cuadrivio*. México: Joaquín Mortiz.

- Phillips, A. W. (1998) 'Tres procedimientos imaginativos', en J. L. Martínez (ed) *Ramón López Velarde: Obra poética*. México: Fondo de Cultura Económica, 554-573.
- Rivas Sáinz. (1998) 'Sistema arterial del vocabulario', en J. L. Martínez (ed) *Ramón López Velarde: Obra poética*. México: Fondo de Cultura Económica, 477-482.
- Sánchez, L. A. (1998) 'El más grande poeta mexicano de este siglo...' , en J. L. Martínez (ed) *Ramón López Velarde: Obra poética*. México: Fondo de Cultura Económica, 546.
- Sheridan, G. (2002) *Un corazón adicto: La vida de Ramón López Velarde*. México: Tusquets.
- Torres Bodet, J. (1998) 'Cercanía de López Velarde', en J. L. Martínez (ed) *Ramón López Velarde: Obra poética*. México: Fondo de Cultura Económica, 439-447.
- Torres Rioseco, A. (1998) 'El poeta más original de México', en J. L. Martínez (ed) *Ramón López Velarde: Obra poética*. México: Fondo de Cultura Económica, 451.

# LA NOVELA HISTÓRICA HISPANOAMERICANA Y LA REESCRITURA DE LA HISTORIA:

Navegantes, historia y escrituras  
en *Vigilia del Almirante* de Augusto Roa Bastos

## I. INTRODUCCIÓN

La historia de Hispanoamérica se inicia con una escritura. Como en pocos casos de la historia de Occidente, el conquistador español utilizó la escritura para narrar sobre lo que acaecía.

Sus primeros relatores, desde el descubridor, Cristóbal Colón; el narrador de las Indias, el padre Las Casas; el soldado de Hernán Cortés, Bernal Díaz del Castillo y el mismo Hernán Cortés; los cronistas en Sudamérica, El Barco Centenera, y el conquistador Pizarro, entre otros, dieron cuenta de una forma de conocer nuestro continente a través de la palabra. La escritura ha sido el modo natural de decir en nuestras latitudes; un modo legítimo para poder retratar la desmesura del paisaje, la extrañeza ante lo desconocido, la desnudez de los habitantes, la excelsitud de los grandes imperios. Todo está en los escritos de aquellos cronistas, por eso la hipérbole es una de las figuras más usadas en las crónicas. Hipérbolos de un mundo amanecido, metáforas de lo desconocido, mitos y leyendas en esos relatos inaugurales.

Luego vinieron los primeros letrados de Hispanoamérica, aquellos que pudieron hacer un recorrido por las primeras universidades del continente o que sólo alfabetizados y educados elementalmente en las letras hispánicas decidieron narrar desde la doble encrucijada cultural y existencial: como criollos, es decir nacidos en América, pero también educados según los cánones del Viejo Mundo y sobre todo de España, la Madre Patria. Esta tensión la descubrimos en el Inca Gracilazo de la Vega y sus *Comentarios*

Fabián Gabriel Mossello  
Universidad Nacional  
de Villa María  
Córdoba  
Argentina

*Reales* (1609); en Guaman Poma de Ayala y su *Nueva Crónica y Buen Gobierno*—una reescritura de la destrucción y construcción de Las Indias desde la perspectiva del mundo aborígen—y Sor Juana Inés de la Cruz y las luchas por la voz de la mujer, entre otros muchos.

En este marco de tensiones culturales, juegos de poder, estéticas y lenguajes europeos y americanos, la literatura, sobre todo aquella que se empezó a escribir desde el primer romanticismo hispanoamericano, sirvió como lugar de inscripción de la historia y las distintas maneras en que los sujetos que habitamos este continente nos vemos. Difícil tarea la de autodefinirse, máxime si estamos conformados por una diversidad de tal proporción que todavía seguimos pensando en los orígenes, el Descubrimiento, la Conquista y la Colonización.

En continuidad con las escrituras de ficción y no-ficción ubicamos a la novela *Vigilia del Almirante* (1992) del escritor paraguayo Augusto Roa Bastos, nuestro objeto principal de estudio. Intenso testimonio de escritura del más importante suceso de Occidente, el Descubrimiento de América, en la encrucijada de la Edad Media y el Renacimiento y en torno al no menos enigmático personaje, Cristóbal Colón.

De alguna manera, Roa Bastos pone, en el marco de la festividad del Quinto Centenario del Descubrimiento de América (1992), un nuevo escalón en el largo proceso de auto/interdefinición que venimos gestando en nuestro continente desde los primeros apuntes del Almirante. A través de la subespecie narrativa de la novela histórica, Roa Bastos imagina otro Colón, distante de aquel que la historia oficial y el revisionismo histórico, respectivamente, canonizaron. El Cristóbal Colón de Roa Bastos se aleja también del elaborado, tanto por *la leyenda negra*,<sup>1</sup> retratando al Almirante como un cuasi-genocida, como

---

1. Se conoce como Leyenda Negra al conjunto de afirmaciones que, surgidas de ciertos grupos americanos asociados a movimientos indígenas, enfatizan la idea del exterminio de los aborígenes por parte de los españoles de un total de 20 millones de nativos. En oposición, la Leyenda Blanca, suaviza aquella visión apocalíptica, e impone una mirada humanista sobre la acción imperial, sobre todo lo que tiene que ver con el proceso de evangelización y alfabetización. Este Cristóbal Colón benéfico y civilizatorio pasó a las carpetas escolares de la enseñanza primaria y secundaria, lo que significa un 'maquillaje' importante de la historia.

de *la leyenda blanca* y las idealizaciones de ciertos discursos, que luego se escolarizaron, de un Almirante benévolo, carismático que sólo les intercambió a los nativos vidrios de colores por telas y alimentos.<sup>2</sup>

*Vigilia del Almirante* se posiciona en un lugar distinto de estos dos extremos—*blanco y negro*—aunque sin dejar de referir euforias y disforias de los viajes colombinos. Roa Bastos conjuga magistralmente la mejor tradición hispanoamericana de contar a través de las escrituras históricas con las transformaciones que produjo el Boom latinoamericano, al asumir unas estéticas, unos géneros, unas temáticas y perspectivas que le permitieron ‘decir’ sobre nuestra heterogénea realidad, sin caer en los excesos u olvidos que muchas veces nuestra literatura ha mostrado.

## II. LA NOVELA HISTÓRICA

La novela histórica es un género de frontera. Un oxímoron conceptual que articula dos planos de un modo no siempre armónico y complaciente: el mundo de los hechos, su *referente*, y el mundo creado según los rituales de la literatura, *el referido*. Clasificada como novela, es decir una ficción que cuenta un itinerario extenso de uno o varios personajes, se desliza inevitablemente al espacio de la historia, es decir, del discurso constatable, documentado, verificable por múltiples fuentes. La articulación de estos dos aspectos determinará la variedad posible de relatos dentro de esta especie literaria. En algunos momentos con preponderancia del discurso histórico como es el caso de *La Guerra del fin del mundo* (1984) de Mario Vargas Llosa o *La gesta del marrano* (1992) de Marcos Aguinis o la admirable novela sobre un personajes de la revolución de 1810 en Argentina como la escrita por Andrés Rivera en *La revolución en un sueño eterno* (1992). Ejercicios literarios en los que la documentación juega un papel verosimilizador fuerte. En otros, esa historia se desdibuja en los bordes del discurso literario que recrea, modela, el referente, para proponer al lector un relato de ficción con ‘sabor a historia’. Este podría ser el caso del inigualable *Pedro*

Fabián Gabriel Mossello  
Universidad Nacional  
de Villa María  
Córdoba  
Argentina

2. Nada se dice en esta representaciones del oro.

*Páramo* (1955), los cuentos de *El llano en llamas* (1953) de Juan Rulfo, y *Sobre héroes y tumbas* (1962) de Ernesto Sábato.

Esta tensión entre el referente históricos (lo que llamaremos *referente*), que el novelista dentro de este género no puede obviar, y las operaciones de escritura que implica la puesta literaria en discurso (lo que llamaremos *el referido*), será uno de los aspectos centrales que desarrollaremos en nuestro análisis de *Vigilia del almirante* (1992) de Augusto Roa Bastos.

### III. AUGUSTO ROA BASTOS EN EL CONTEXTO DE LA LITERATURA PARAGUAYA CONTEMPORÁNEA

La literatura paraguaya es una literatura a la que le ha costado surgir. Es una literatura cuya personalidad es resultado de un largo proceso de construcción. Esto se debe a una multitud de factores que hacen de la producción letrada paraguaya un espacio asediado por la escasez, en el marco de presiones sociales, intereses políticos, culturales e históricos.

Los autores paraguayos, que tuvieron un peso en el campo de las literarias hispanoamericanas, casi siempre escribieron desde el exilio. En un primer momento, atravesada por las urgencias de la Revolución Independista (1812), hasta el primer Centenario, la literatura paraguaya tuvo sus momentos de esplendor, pero luego, como dice Roa Bastos, se fue 'achicando' hasta convertirse en un espacio de experiencias aisladas y conflictivas en un país que se iba convirtiendo poco a poco en una '*isla de tierra*'.

Su posición geopolítica nunca fue sencilla, lo que determinó que a Paraguay le pasaran cosas desde afuera, desde sus países vecinos. Sin salida al mar, una isla continental, sus primeros narradores fueron extranjeros de origen y luego exiliados. De algún modo, Paraguay configura su literatura saliéndose, descentrándose, para poder suplir ese encierro originario. Esto último será un asunto clave en relación a la novela que analizamos.

Un aspecto quizás único en toda Hispanoamérica es el bilingüismo activo y presente del habitante del Paraguay. Sus escritores tuvieron que arreglárselas para escribir en español lo que pensaban en guaraní. Sobre todo en las generaciones de escritores de mayor edad, esta tensión se hizo mucho más presente, conjugando la oralidad del guaraní y la escritura del español.

*Entre Océanos,  
Umbral de Nuevos Mundos*

RIAS VOL. 8, FALL-WINTER N° 2/2015

Esta tensión lingüística, meollo de identidades que no acaban de definirse, es lo que seguramente ha llevado a los intelectual paraguayos a documentarse con esmero. Paraguay es uno de los países hispanoamericanos más documentados, por ello, el discurso histórico recorre casi todos los dominios literarios y todas sus generaciones. Tanto en las llamadas literaturas de la 'preshistoria', la de los cronistas como El Barco Centenera, pasando por la Generación del Colegio Nacional y el Instituto Paraguayo (1978-1913), el Modernismo y la llamada Defensa del Chaco (por la Guerra del Chaco, 1913-1935), hasta las vanguardias y la impronta de los académicos en el campo literario (1935-hasta la actualidad), la literatura paraguaya está atravesada por la historia y los documentos.

El mismo Roa Bastos, autor que internacionaliza y saca de la clausura a la 'isla de tierra', en su libro *Las culturas condenada* (1978) examina esta doble perspectiva en la que parece sumida la literatura de su país. Por un lado, construyendo una voz que intenta plasmar un mundo, una historia, una cultura que le cuesta sobresalir en el mapa geocultural hispanoamericano; por otro, mostrando un mecanismo inverso de disolución, que patentiza la fractura en la que se ha edificado el país, tanto en lo histórico, como en lo lingüístico y cultural.

En lo político, Paraguay está atravesada por el exilio, ya que a partir de 1945<sup>3</sup> la mayoría de sus escritores debieron emigrar hacia otros países, en especial Argentina. Así, la literatura paraguaya tiende a idealizar sus referencias, y al escribirse desde otros países, Paraguay, empieza a ser más soñado que vivido. En estas coordenadas que hemos intentado delinear se inscribe la obra de Roa Bastos, el más internacional de todos los paraguayos, el que miró hacia el Boom latinoamericano y desplegó las temáticas de su país en un lenguaje contemporáneo para ser escuchado por todos.

Como hemos referido, Augusto Roa Bastos (1917) ha sostenido desde siempre una postura ideológica crítica con respecto a los acontecimientos históricos americanos. El contexto del Quinto Centenario del Descubrimiento de América en 1992, le abrió

3. En 1954 con el apoyo de EEUU el General Alfredo Stroessner da el golpe de estado que será, luego, el más prolongado de Hispanoamérica.

nuevamente el camino para plasmar su particular visión histórica y realizar la exégesis de un hecho tan conflictivo, en continuidad con los planteos formulados en dos de sus más importantes novelas, *Hijo de Hombre* (1960) y *Yo el Supremo* (1974). Cuenta en la introducción de *Vigilia del Almirante*, que había guardado papeles, borradores, esquemas y proyectos por más de diecisiete años sobre el tema colombino, y que ahora en el marco de los festejos cobraban una nueva dimensión. Entonces estando en Francia, y en no más de tres meses, se abocó a terminar su obra.

Narración histórica finisecular, *Vigilia del Almirante* proyecta una imagen sobre la gesta colombina, oscilando entre la recreación referencial y la crítica humanista sobre un hecho complejo que flexiona nuestra historia de Occidente.

Contexto de escritura, 1992, en el cual se está jugando la reivindicación (desde España) del Descubrimiento, y su crítica (desde América) a través de lo que se conoció como Contra Quinto Centenario. El juego de estas dos representaciones, en una tensión manifestada entre el discurso heroico y lo anti-heroico del Almirante respectivamente, juega y gravita decisivamente en la constitución del texto de Bastos como una escritura posible, en una zona intermedia, menos conflictiva con aquellas lecturas del Descubrimiento y de su enigmático protagonista, el Almirante Colón. Entre el homenaje y la crítica, Roa Bastos se escapa a la hagiografía y el encomio, para construir un personaje más humano y verosímil.

#### IV. EL CONTEXTO HISTÓRICO

Resulta transparente y hasta evidente visualizar el campo histórico asociado a la ficción de Roa Bastos. El título como macroestructura significativa remite necesariamente a la empresa de Cristóbal Colón, inserta dentro del marco amplio del término del Medioevo y el comienzo, justamente, con el descubrimiento de América, de la Modernidad.

El reinado de los Reyes Católicos y sus sucesores, junto a la caída de Granada, último bastión del pueblo árabe y la expulsión de los judíos de España, completan el cuadro histórico más específico en el que se inserta la labor del Almirante.

Si esto resulta evidente, es oportuno formular algunas preguntas que intentaremos responder en nuestro trabajo:

- ¿Cómo toma Roa Bastos la documentación existente referida a este contexto y cómo construye su referente novelesco?
- ¿Qué sucede con los lugares vacíos de la historia colombina?
- ¿A qué documentos apela?

En términos generales y teniendo en cuenta otras novelas del mismo autor paraguayo podemos decir que la escritura de Roa Bastos se condice con una de las principales características de la literatura paraguaya: es un autor que se documenta. La lista de agradecimientos a historiadores, filólogos y otras especialistas, hasta en ajedrez medieval, que se encuentra en la última página de la novela, refuerzan lo dicho, sin dejar de pensar, por su puesto, que puede tratarse, en algún sentido, de una manipulación en busca de criterios de autoridad para convalidar sus 'decires'.

De todas maneras, como creador de novelas históricas, y partiendo de que esta subespecie de la narrativa es constitutivamente un oxímoron conceptual, que liga historia y ficción, el texto de Roa Bastos no descansa sólo en esos documentos, si no que necesariamente se va a construir a 'caballo' de estos dos planos en principio opuestos que se complementan y repelen, se ligan y se separan.

Por un lado, aparece una tensión por acercar la práctica de escritura a la de un historiador, documentándose para captar algo de la verdad histórica; por otro, la mirada 'curva' de la ficción, le permite remitirse a otros espacios, actores y circunstancias dentro de lo histórico, para rellenar esas lagunas del saber que los hechos del pasado siempre presentan. Estos desplazamientos de la ficción hacia territorios no-canónicos, hacia escenas y episodios sólo posibles en la mente creativa de Roa Bastos, constituyen uno de los aportes de la novela sobre un hecho histórico que se empezó a construir desde aquellas antiguas cartas del viajero a los Reyes de España y se continuarán en la miríada de relatos que en los últimos quinientos años fueron construyendo el diálogo entre dos mundos, desde las ori-

*Fabián Gabriel Mossello  
Universidad Nacional  
de Villa María  
Córdoba  
Argentina*

llas de un mismo océano que sigue iluminando las conjeturas, los posibles históricos muchas veces fabulosos, inverosímiles y atravesados por la imaginación literaria.

#### V. HISTORIA DOCUMENTADA *VERSUS* HISTORIA FINGIDA

Tal es el dilema que plantea *Vigilia del Almirante* en torno a estos dos conceptos, es decir, ¿la novela histórica necesita de los documentos, archivos, manuscritos y datos verificables como lo requiere el trabajo historiográfico? ¿Qué aspectos de la historia puede re-escribir la novela histórica sin caer en el vacío de un discurso descontextualizado?

Roa Bastos se refiere a estos interrogantes jugando interpretativamente con el lector a través de sus declaraciones hechas en la Introducción y Epílogo a la novela. Organizando el material se puede afirmar que:

1. Si el lector se atiene a lo expresado en los Agradecimientos, se verá tentado a confirmar que el autor se ha documentado siguiendo los preceptos de la ciencia histórica, tanto en fuentes que él mismo ha consultado, como también en los aportes de eminentes historiadores del mundo hispánico y latinoamericano (se dan los nombre y procedencias), y otros especialistas:

Agradezco sincera y muy especialmente a los eminentes historiadores Francisco Morales Padrón, Consuelo Varela, Juan Gil y a Juan Manzano Manzano (cuyo libro *Colón y su secreto* me confirmó lúcida y visionariamente la existencia real del predescubridor Alonso Sánchez, verdadero co-protagonista de esta *Vigilia*); [...] Sin todos ellos y una larga lista de estudiosos de la historia colombina, que no cito (citar es omitir, decía Borges) esta historia [...] no hubiese podido ser imaginada, ni escrita (Bastos, 1992: 390).

De tal manera, Roa Bastos asienta un principio de autoridad al material que el lector ha visto circular en el cuerpo de la novela; aserción que funciona como un poderoso criterio de verosimilitud. Esta estrategia de legitimación viene reforzada por dos hechos que están sincronizados con otros datos que para el lector de literatura hispanoamericana no son menores ni desconocidos:

- Roa Bastos es un autor consagrado en las letras hispano-americanas, cuyos estudiosos lo señalan como conocedor de la historia (que se documenta).
- Roa Bastos está escribiendo una novela histórica, género discursivo literario caracterizado por su fuerte referencialidad, justamente con la historia.

2. Pero si se presta atención a lo expresado en la 'Introducción' y a través de la voz del narrador extradiegético,<sup>4</sup> lo anteriormente dicho se verá relativizado y hasta cuestionado, produciendo un nuevo concepto de lo que debe ser una novela histórica en relación a los hechos narrados, a los actores presentados y al manejo de lo documental. El enunciador extradiegético dirá:

Éste es un relato de ficción impura, o mixta, oscilante entre la realidad de la fábula y la fábula de la historia [...] Es por lo tanto una obra heterodoxa, ahistórica acaso antihistórica (Bastos, 1992: 18).

*Fabián Gabriel Mossello  
Universidad Nacional  
de Villa María  
Córdoba  
Argentina*

Interesante cúmulo de especificidades de un género, que va a definir la propia obra de Roa Bastos y, en especial, lo que el lector percibirá al leer *Vigilia del Almirante* (1992). El autor, textualizado a través de este narrador extradiegético, apela, en este lugar inaugural del texto y, en cierto sentido, en contraposición con lo dicho en *Agradecimientos*, a la cooperación del lector para que no busque certezas históricas en todo el texto que él está llamando ficción mixta o impura, sino que sepa reconocer los procesos de resignificación del material histórico concreto, y ayudar a la conformación simbólico-literaria del protagonista y su gesta. Hecho concomitante con el enriquecimiento de la historia por parte de la novela, para permitir el llenado de las lagunas documentales, ya que el novelista

4. Genette en *Figuras III* (1989) introduce una triple división de niveles narrativos. Llama narración extradiegética al nivel narrativo que rara vez se discursiviza y que puede aparecer bajo la forma de autor textual en prólogos, epílogos y notas al pie. El narrador extradiegético es aquel que organiza, distribuye, planifica el texto, pero que no aparece en el enunciado. El segundo tipo de narrador es el que se posiciona en la diéresis, es decir, aquel conocido, en otras teorías, como el que cuenta desde afuera de la historia, la mal llamada 'tercer persona'. El tercer tipo de narrador es el nivel metadiegetico, es decir, una narración puesta desde los actores del enunciado.

No tiene por qué decir la 'verdad' sobre ellos (hechos). Toma sus nombres e inventa una historia para contar otra, oculta crepuscularmente en ella, como las escrituras superpuestas de los palimpsestos (Bastos, 1992: 38).

Roa Bastos despliega un campo de prácticas legitimadas en Hispanoamérica en las que contar sobre nuestra realidad, nuestro pasado, bien se puede hacer apelando a los procedimientos ficcionales. El amplio campo de la no-ficción es un caso destacado de este tipo de prácticas. Así, en los juegos entre la realidad y la ficción; en los procesos biográficos y literarios; es decir, en las tensiones entre referente y referido, hay una historia de hombres de carne y hueso (como habría dicho Miguel de Unamuno) que el novelista empieza a contar.

#### VI. DOCUMENTACIÓN Y FICCIÓN

El estudio de la información dentro del texto permite entender, en parte, cómo Roa Bastos ha desarrollado su propia teoría de la novela histórica.

Si entendemos una obra literaria, en su nivel constructivo y a distintas 'profundidades', como estructurada sobre un 'mosaico de textos que se citan, se funden y hasta se refutan' (Kristevas, 1968), comprobamos que *Vigilia del Almirante* (1992) no escapa a esto. Las relaciones intertextuales manifiestas en el texto están planteadas en relación de coherencia con el sentido mixto, heterogéneo y hasta aleatorio que supone para el autor la novela histórica.

Así, nos referiremos con más detalles al modo cómo el escritor paraguayo resignifica el género novelístico y le asigna al hecho de contar una historia un trabajo artesanal, hecho de innumerables textos, algunos dispuestos en capas ordenadas, otros en cruces inevitables y otros a la manera de los palimpsestos. De alguna manera mostraremos unos de los modos más recurrentes de contar la historia de este lado del océano desde la perspectiva de la ficción literaria, siendo Roa Bastos un autor paradigmático.

Para el estudio concreto de la circulación de la información y de la construcción del referente se han formado dos grupos caracterizados cada uno de ellos por la naturaleza de los documentos tratados. Por lo tanto se formará un primer grupo que llamaremos *referente I*, y un segundo grupo *referente II*.

*Referente I*

Este grupo está conformado por aquella información extraída de documentos reconocibles y constatables (si bien muchos de ellos pertenecen a fuentes muy antiguas) en los que se cita a personalidades del mundo intelectual de todos los tiempos y también sus obras. Los narradores diegético y metadieético, se refieren a estos documentos, para producir un efecto de verdad, apelando a la transitividad del criterio de autoridad. Ambos narradores discurren sobre los textos y hombres, como si realmente hubieran sido consultados, describiendo, también, en muchos casos, las penalidades que enmarcaron el mismo acto de lectura, por ejemplo el Almirante y sus resfríos cuando se pone a leer. El narrador describe cómo Colón glosa sus libros, llenándolos de comentarios, interpretaciones, y sugerencias. En todo momento se lo describe como un apasionado y obsesivo lector de antiguos y contemporáneos.

Junto con los textos antiguos y sagrados—Las Sagradas Escrituras, la Cábala cristiana y judía—aparecen las referencias a obras clásicas de la literatura, la filosofía y la historia (Platón, Séneca, Aristóteles, Plinio, Averroes, Alejandro Magno, Nerón, los Celtas); para luego aludir a los más próximos al mundo del protagonista (Marco Polo, Toscanelli, el Cardenal Pierre d'Ailly, Nebrija, Francisco de Gomara, Gonzalo de Oviedo, Bartolomé de la Casas, el Papa Alejandro VI, el inquisidor general Francisco Diego Deza).

Finalmente, para cerrar este primer grupo, se incluye un conjunto de obras literarias reconocidas en la época y en la cultura letrada de la Edad Media Tardía (*Orlando Furioso*, *Las mil y una noches*, Giordano Bruno, *el Mío Cid*) y paradójicamente el *Quijote de la Mancha*.<sup>5</sup>

5. Decimos paradoja pues Colón habitó el mundo europeo 200 años antes de que Cervantes escribiera su legendaria novela. Este tipo de desfases da cuenta de los procesos distorsivos que produce la narración en la temporalidad de la historia, y el corrimiento hacia el contexto actual de producción. De algún modo, es ese narrador-historiador y biógrafo el que habla en lugar del personaje medieval.

Fabián Gabriel Mossello  
Universidad Nacional  
de Villa María  
Córdoba  
Argentina

De este primer referente se pueden extraer algunas conclusiones provisionales sobre el modo que tiene el autor para contar la historia. Es evidente el efecto erudito que estas fuentes producen. La historia colombina no es una historia más, está inserta en una serie histórico-cultural que enriquece necesariamente la gesta del viaje y el Descubrimiento. Se entiende por enriquecimiento, no el aporte de verdad que genera tal y cual documento o dato, sino el proceso textual por medio del cual el protagonista se ve cualificado de manera original con respecto a lo que un lector medianamente informado conocía a la luz de los aportes de la historia ortodoxa. Decimos entonces:

1. Los actores citados como autoridad en diferentes disciplinas, como por ejemplo Toscanelli en cartografía, constituye claves textuales que manifiestan el esfuerzo documental del autor, en tanto intenta conformar el costado histórico de su 'ficción mixta'. El lector se encuentra con lugares comunes a la historia escolarizada de Colón y el descubrimiento, por lo que se produce un efecto de refuerzo de los saberes.

2. Las diferentes citas a textos sagrados, como la Biblia, incluyen no sólo lo conocido de ellos, sino otras lecturas hechas por el narrador, relacionando al Almirante con Moisés (Antiguo Testamento). La búsqueda de una Tierra Prometida que nunca pudo disfrutar, pero que le tocó descubrir y entregar a su pueblo (como Moisés), se homologa con la gesta colombina por las mismas razones (Cristóbal Colón muere lejos de América, su 'tierra de promesa').

3. La presencia de otros textos, literarios en este caso, como los escritos por Séneca, aluden a un referente mítico ficcional, el marino Tiffis y la nave de Argos. Tiffis es comparado con el propio Almirante, ya que la premonición de Séneca sobre un marino que iba a 'desatar las ligaduras de la mar océano para mostrarnos una tierra desconocida' (Bastos, 1992: 87), según el narrador, corresponde también a una relación que el mismo protagonista hace de su empresa. Este tipo de relaciones intertextuales sugiere en el enunciado algunos significados que el narrador quiere ofrecer sobre el tema; concretamente está aludiendo a una especie de premonición literaria de la empresa

del Descubrimiento, homologando al Almirante con un enviado de alguien en el orden de lo mítico; situación de corte ficcional pero de profundo enriquecimiento de la historia al ligar a Cristóbal Colón con los héroes bíblicos y griegos, otorgándole al Almirante un estatuto civilizatorio que la 'Leyenda Negra' niega.

4. En última lugar, la inclusión de textos conocidos dentro del mundo literario medieval, del temprano Renacimiento y del Barroco que Cristóbal Colón consulta, introducen una serie de efectos de sentido distorsionantes, de momento que muchas de las fuentes consultadas todavía no habían sido escritas en el momento del Descubrimiento (como el *Quijote* de Cervantes); esto alude a procedimientos innovadores y ocurrentes por parte del autor.

En este niveles del discurso, el narrador histórico-ficcional, muestra a Colón con poder para saber su futuro, porque desde su vigilia—un estado permanente de clarividencia y alerta, sobre todo en el atascamiento en Mar de los Sargazos—todo lo ve, como aquel otro de la historia tragicómica de Miguel de Cervantes Saavedra, el Hidalgo Don Quijote de la Mancha. De esta manera, la relación con esta obra literaria, resignifica la gesta colombina de un modo complementario a lo dicho en el punto 3, ya que la locura en este caso potencia los rasgos idealistas de la personalidad del Almirante, del que está construyendo Roa Bastos un personaje en la intersección de la historia y la ficción.

Así, por locura literaria el Almirante se enfermó de afición a los viajes y aventuras, como el personaje cervantino lo hizo con libros de caballería; también los dos mueren cuerdos, pobres y conscientes de errores y logros.

### *Referente II*

El segundo bloque documental que construye *Vigilia del Almirante* (1992) es por demás sugestivo y hace referencia a una serie de intertextos fingidos y fuentes no convencionales, a partir de la alusión a ciertos escritos, informes, anotaciones no conocidas o poco difundidas y hasta inventadas por el autor. Las posibilidades de la novela histórica de inventar referentes documentales es una de las estrategias más utilizadas por Roa Bastos. En este sentido, el autor paraguayo juega al extremo con las posibilidades

*Fabián Gabriel Mossello  
Universidad Nacional  
de Villa María  
Córdoba  
Argentina*

del discurso novelísticos como lo había hecho ya en sus *Ficciones* (1935) Jorge Luis Borges. Recordemos la trama de 'Pierre Menard, autor del Quijote', en el que se fábulas sobre la posibilidad de una/ otra escritura del clásico español. De los textos no contables usados por el narrador distinguiremos los grupos:

1. *El Diario de Abordo*, un escrito que sería un apartado del conocido *Diario de Viajes*, pero en el que se habrían incorporado una serie de 'fojas', que el mismo narrador comenta que se perdieron luego. En ellas se cuenta el encuentro, en las costas americanas, con un ser fabuloso: una Sirena. Además, en este anexo del escrito histórico (el *Diario de Viajes*) es donde se cuentan las millas reales recorridas.

2. *El Diario del Descubrimiento*, por lo contrario, cuenta los hechos vividos por el Almirante y su tripulación, pero atenuados de excesos y desmesuras. Según narra el narrador-historiado, en él contaba Colón las millas falsa, constituyéndose en el texto oficial para los Reyes y demás protectores.

3. *El libro de las Memorias*. Este es un texto central al que accede el narratorio a través de la voz del narrador. Constituye un texto clave que el Almirante supuestamente escribió desde su nave en el atascamiento producido por falta de vientos en el Mar de los Sargazos, y completado en Valladolid, trece años después, al borde de la muerte. En él se desarrollan acontecimientos centrales y suplementarios al protagonista, pero con un tono intimista acorde a una memoria (poco frecuente como género en aquel tiempo). Por este libro conocemos sus angustias y miedos ante lo desconocido, los deseos de una mujer, sus peripecias en el mar y naufragio en 1475, el contexto de la Corte de Lisboa y su encuentro con el Rey Juan II, sus primeros amores, su casamiento con Delia Moniz de Perestrella, cómo y dónde encontró el mapa de Toscanelli y, sobre todo, el conocimiento que tuvo de las tierras transoceánicas por el testimonio del Piloto Desconocido. Este último tema recorrerá, además del *Libros de las Memorias*, toda la obra, ya en boca del Almirante, ya en la del narrador diegético. El conocimiento de este proto-descubridor, cuenta, se da por casualidad en las Canarias. Moribundo y sin familia. Colón lo lleva a su propia casa, y en ella agonizando le detallará

las peripecias de su azaroso viaje, las millas recorridas y el rumbo tomado. Además, describirá a los habitantes de esas tierras y sus costumbres. Surge de su relato, el mito del Rey Blanco, que retomará el narrador en otros capítulos.

Este relato central funciona como anclaje ficcional que argumenta el mito elaborado en torno al Almirante de que él sabía adonde iba cuando partió de España. El *Libro de las Memorias*, cuenta el narrador, 'desapareció sin dejar rastros' (Bastos, 1992: 64). Es aquí donde el narrador se hace cargo de la afirmación de que estas fuentes desconocidas nunca llegaron a sus destinatarios, pues fueron destruidas o se perdieron; por lo que es lícito, dice, y constructivo, reconstruirlas o construirlas según nos dicte la imaginación. A través de estas referencias ficticias, el enunciado se llena de hipótesis históricas, pero con la libertad que da la escritura literaria de salirse del marco de lo constatable. Así, este narrador nos acerca una historia, ni falsa, ni verdadera, sólo posible.

Fabián Gabriel Mossello  
Universidad Nacional  
de Villa María  
Córdoba  
Argentina

4. *El Libro de las Profecías*, otro de los textos citados, contiene las premoniciones del Almirante. En él se incluyen las visiones de América antes de haber llegado a ella, de sus habitantes, de los libros que leerá y de los que todavía no han sido escritos, completándolo con la hora y fecha de su muerte. Nuevamente el narrador se encuentra ante un universo de referencias extrañas y sólo entendibles en la lógica del mundo que el narrador ha venido construyendo. Así se erige una trama de extrañas informaciones que nos alejan de la imagen institucionalizada del Almirante.

5. *El Libro de las Cosas Extrañas*, en el que incluye datos fantásticos sobre el Nuevo Mundo.

6. *Una biografía apócrifa*. El texto de unos cronistas 'adeptos a cierta corriente de la historia, amante de los datos empíricos' (Bastos, 1992: 66) que desmienten el relato del piloto.

Este segundo referente, a través de la sumatoria de todas estas fuentes, supone un trabajo sobre el referido (el lenguaje y la trama literaria) y sobre la imaginación desplegada por el narrador-historiador para enriquecer y dar espesor literario a la historia. En este

sentido, aunque los textos citados no son realmente conocidos, el narrador se encarga de incrustarlos dentro de la historia conocida, complejizando las tramas del viaje colombino y potenciando el efecto de una referencialidad posible al decir: ‘desaparecieron sin dejar rastros’ (Bastos, 1992: 123) o que ‘sus hojas fueron arrancadas después y arrojadas al mar’ (Bastos, 1992: 135). En otros pasajes, este narrador juega con la para-historia, para reescribirla (como si fueran *Evangelios Apócrifos* en relación al discurso canónico del dogma cristiano), fuera del discurso historiográfico oficial sobre Cristóbal Colón iniciado por Las Casas, que para el sujeto de la narración ‘nada sabe de este libro (*las Memorias*) esfumado, el dominico’ (Bastos, 1992: 136).

Este juego entre historia y literatura (con todas las alusiones a referentes imaginados), no hace más que ponerse al servicio de la biografía novelada, para contar de un modo distinto y original la historia del hombre que inaugura la relación entre dos mundos: América y Europa.

Nos quedan algunas reflexiones sobre el lenguaje en *Vigilia del Almirante* (1992), es decir, lo que hemos llamado *el referido*.

#### VIII. EL REFERIDO

Las ‘desviaciones’ del lenguaje referencial hacia el universo expresivo y poético en la novela de Roa Bastos son abundantes y están ubicadas sobre todo en los capítulos en los que aparece la construcción del *Referente II*.

Desde su carabela detenida en el Mar de la Sargazos, el Almirante ha encontrado un momento propicio para la meditación, el replanteo y la reconstrucción arqueológica, mediante la escritura de su memoria. Dirá ‘la noche oscura vuelve fosforescentes las velas, en ellas deposito mi confianza’ (Bastos, 1992: 33) o en la percepción de la totalidad de lo creado y también de su cuerpo, ‘ese temblor de una potencia omnipresente se acompaña con el bombeo de mis latidos’ (Bastos, 1992: 36). En otro lugar, ‘así, espectrales y luminosos, el arco iris nos conduce en su barca a nuestras nocturnas aureolas boreales’ (Bastos, 1992: 33). Los semas de oscuridad se asocian con la meditación premonitoria entre el pudridero de algas y anguilas marinas. En estos pasajes, el lenguaje se densifica para potenciar los jue-

gos poéticos. Es ese narrador-historiador que abreva en unos recursos literarios para humanizar al descubridor.

También el tiempo y el espacio son vistos subjetivamente, dice el narrador: 'esos pájaros que volaban hacia atrás son poco frecuentes en el mundo conocido' (Bastos, 1992: 22), visión subjetiva que se completa con la del tiempo: 'La mitad de la noche es demasiado larga. Cinco siglos son demasiados cortos para saber si hemos llegado [...] Un sólo día hecho de innumerables días' (Bastos, 1992: 26). O el espacio medido, a fuerza de mentiras, de maneras distintas, por la posición del sol, por la clepsidra, termina por confundirlo a él también.

En la percepción del hombre se repite, además, esta visión poética: 'los hombres se apelmazan [...], veo sus caras cenicientas, sus caras agrietadas en un tajo casi invisible del que ha huido la última gota de sangre' (Bastos, 1992: 42). Por último se puede apuntar la visión naturalista del cuerpo que muere: 'chorros de sangre y espuma arrojaba el pregonero por la nariz, [...] el tiburón está haciendo su trabajo' (Bastos, 1992: 46).

Estos juegos con el lenguaje densifican el referente, le dan espesor literarios al discurso y hacen más porosa la historia contada. No son ya pájaros, sino signos extraños de una tierra; no son sólo hombres desesperados, son tajos secos de piel sin sangre que llegan al Nuevo Mundo a saciarse de aquello que luego sí habrá de ocurrir en el Nuevo Continente, bajo el tríplico de la Conquista de oro, cultura y religión.

Roa Bastos, a través de *Vigilia del Almirante* ha retomado un tema polémico para las relaciones entre América y Europa. La empresa colombina no es menor, si no lugar de nacimiento de un era, y sitio de inscripción definitiva del tema americano a través de una historia que no se acaba de contar.

El Cristóbal Colón de Roa Bastos no es sólo un pragmático navegante que quiere dividiendo como resultados de un viaje. Las ideas del saqueo del Nuevo Continente es sustituida en la novela por un trabajo de reescritura de la historia desde una perspectiva humanista.

Así se tejen nuevos escenarios de la historia a través de fuentes no-canónicas; se amortigua la fiebre del oro asociada al monotema del Almirante, por una visión premonitoria, cuasi filosófica

y hasta mística, a partir de un sujeto que padece los avatares de la adivinación, de ser un adelantado, no sólo del descubrimiento inevitable, si no de todo lo que vendrá en Occidente.

En este sentido, *Vigilia del Almirante* (1992) es una de las más lúcidas escrituras de madurez de Roa Bastos, un escritura que despliega la historia de nuestro continente sobre el contrafondo de una cultura, la europea, *devorada y vuelta a renacer en cada singladura del viaje*. Porque lo que va a ver y escribir Cristóbal Colón será decisivo para Americanos y Europeos en tanto lugar de inscripción del diálogo inter-océanico que estamos todavía construyendo desde aquellos rudimentos de escrituras en *Diarios de Viaje*.

OBRAS CITADAS

- Aguilar e Silva, V. M. (1996) *Introducción a la literatura*. Madrid: Gredos.
- Aguinis, M. (1992) *La gesta del marrano*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Bajtín, M. (1996) *El problema de los géneros discursivos*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Eco, U. (1998) *Lector in fábula*, Barcelona: Lumen.
- Eagleton, T. (2005) *Una introducción a la teoría literaria*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Floch, J. M. (1996) *Introducción a la semiótica*. Buenos Aires: Hachette.
- Kerbarth-Orecchioni, C. (1983) *La connotación*, Buenos Aires: Hachette.
- (1986) *La enunciación. De la subjetividad en el lenguaje*. Buenos Aires: Hachette.
- Rivera, A. (1992) *La revolución en un sueño eterno*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Roa Bastos, A. (1992) *Vigilia del Almirante*. Buenos Aires: Sudamericana.
- (1978) *Las culturas condenada*, Buenos Aires: Sudamericana.
- (1960) *Hijo se Hombre*, Buenos Aires: Sudamericana
- (1974) *Yo el supremo*, Buenos Aires: Sudamericana.
- Vargas Llosa, M. (1984) *La guerra del fin del mundo*. Buenos Aires: Planeta.



# PRECARIZACIÓN DEL TRABAJO MARÍTIMO: CASO DE MÉXICO

(1980–2006)

## INTRODUCCIÓN

La situación del transporte marítimo se enfrenta a dos supuestos: el primero, que la regulación del trabajo marítimo debe regirse por estándares internacionales, sin libertad institucional para que cada país diseñe sus propias normas, sino un modelo general ratificado por la mayoría de las naciones. Segundo, frente al modelo neoclásico, la situación del transporte marítimo muestra que la ‘competencia sin ley’ deteriora enormemente las condiciones de trabajo y de ‘negociación colectiva’<sup>1</sup> de la gente de mar. En tal sentido se niega cualquier posibilidad de un sano equilibrio en las relaciones laborales.

La discusión sobre las posibles vías de regulación laboral a bordo de buques mercantes obliga a retomar la discusión de los institucionalistas sobre la necesidad de establecer formas de regulación y control estatal sobre el mercado y sus actores. Salida que parece ser la única para lograr la protección laboral en el mar.

Por ejemplo, el mercado del trabajo marítimo vive ya situaciones de libre contratación—al más puro estilo neoclásico—que se observa en las llamadas ‘tripulaciones de conveniencia’; es decir, aquellas

*Alfredo Salazar López  
Instituto de Estudios  
Internacionales  
Universidad del Mar  
Bahías de Huatulco  
Oaxaca, México*

---

1. La negociación colectiva, en el neoclasicismo ortodoxo sugiere que la firma de un contrato debe hacerse bajo la completa libertad de las partes, quienes deben consensuar salarios, horas y términos del empleo. por lo tanto no deben existir argumentos legales o éticos para la intervención estatal en la firma del intercambio. Este horizonte es revelador cuando se observa que una porción creciente del mercado de trabajo marítimo está funcionando en esta lógica.

tripulaciones contratadas bajo condiciones de trabajo precarias, pero sustentadas en la aceptación, por parte de los trabajadores, de contratos sin mediación gubernamental o sindical, en donde no se presenta un escenario de negociación equitativa, lo que refuerza los argumentos a favor de la regulación nacional e internacional.

Las tripulaciones de conveniencia, y en general la creciente ola desregulatoria del transporte marítimo, muestran el papel real y potencial de los sindicatos dentro del sector. La mundialización del transporte marítimo toma por sorpresa a los sindicatos nacidos en el contexto de las regulaciones estatales. La proliferación del libre abanderamiento y la consecuente reducción de las flotas nacionales (como la de México que desaparece en 1990), a causa de la liberalización de mercados de marinos que se contratan bajo condiciones subestándar, y ante el crecimiento del intercambio de mercancías a escala mundial.

La desregulación en este sector consiste en que se amplían las posibilidades para: el libre registro de embarcaciones, la búsqueda de paraísos fiscales, la libre elección, contratación y despido de tripulaciones, así como para la fijación del precio de los fletes a partir del mercado.

Si bien las características del sistema de regulación laboral para el trabajo marítimo en México muestran elementos de rigidez (ya que se trata de un pabellón-bandera nacional y no de conveniencia),<sup>2</sup> la dinámica real del mercado de trabajo posee elementos que lo hacen flexible. Esta flexibilidad de las banderas de conveniencia menoscaba el trabajo de los marinos mexicanos porque, a falta de buques nacionales, deben competir con tripulaciones de origen asiático, que constituyen un 80% de la fuerza laboral marítima mundial, ante las condiciones precarias de contratación.

---

2. Con base en el artículo 94 de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, las embarcaciones que abandere el Estado de pabellón deberán contar con un vínculo genuino entre el propietario, la tripulación y el Estado de abanderamiento. Contrario a ello se crea una modalidad de registros abiertos (banderas de conveniencia), que permiten que propietarios determinen en qué Estado quieren abanderar. Bajo esta condición encontramos países como Panamá, Liberia, Bahamas, Islas Marshall, etc.

¿Pero qué se ha hecho para mitigar o regular esta apertura en el sector laboral dentro del sector marítimo? Se registran algunos esfuerzos por parte de las naciones a través de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) para impulsar normas y estándares de aplicación internacional. Pero ¿qué mecanismos se han desprendido de esos esfuerzos internacionales?

#### LA INDUSTRIA MARÍTIMA MUNDIAL

La industria marítima es uno de los sectores económicos más importantes por el que se transporta el 90% de los bienes alrededor del mundo.

Entre los años 1972 y 1992, el tonelaje total transportado por buques en todo el mundo, aumentó gradualmente cerca de un 52%, pasó de 2763 a 4211 millones de toneladas. Sin embargo, en el período comprendido entre 1980 y 1998 se observaron tendencias irregulares, el tráfico marítimo disminuyó en 400 millones de toneladas en 1981 y no volvió a alcanzar los niveles de 1980 hasta 1988.<sup>3</sup>

Esta década fue la peor para la industria marítima desde los años veinte y treinta; se trataba de una profunda caída en el volumen total del comercio mundial transportado por vía marítima. Esto contravenía las altas expectativas de crecimiento en el sector programado desde finales de los setentas hasta mediados de los ochentas, que repercutía en el aumento de la construcción de buques, construidos con frecuencia con financiamiento del Estado.

Los problemas a los que se enfrentaban las navieras en la década de los ochenta, motivó a los navieros buscar reducir sus costos, echando mano a la disminución de gastos de tripulación. La medida inmediata de los armadores consistió en la contratación personal que fuera más redituable.

Las tripulaciones que contribuyeron a flexibilizar las condiciones de trabajo, y a la fecha ocupan el primer lugar de ocupación a bordo de buques, son las asiáticas, que se encargaron de des-

*Alfredo Salazar López  
Instituto de Estudios  
Internacionales  
Universidad del Mar  
Bahías de Huatulco  
Oaxaca, México*

---

3. Organización Internacional del Trabajo (2001: 3).

plazar a las europeas, a través de salarios menores y contratos laborales por debajo de los estándares internacionales.

Otra circunstancia que se exteriorizó, fue el auge del cambio de pabellones de los buques, que recurrían a banderas con las que obtuvieran mayores beneficios económicos y menos responsabilidades, y como consecuencia, la presencia de buques más antiguos, resultando accidentes marítimos y daños ambientales.

Por ejemplo, la catástrofe del buque Amoco Cadiz en 1978, que justificó en Europa el acuerdo regional sobre la inspección de buques por las autoridades del Estado del puerto, denominado Memorándum de la Haya, sustituido posteriormente por el Memorándum de París en 1982, adoptado por Italia, Francia, Reino Unido, España, Dinamarca, Holanda, Alemania, Finlandia, Suecia y Noruega.

El control del Estado de puerto se desarrolló sobre todo para asegurar la seguridad en la navegación a través de la inspección para el cumplimiento de los Convenios STCW, SOLAS y MARPOL, además de incluir las condiciones de vida y de trabajo a bordo según lo exigido en el Convenio no. 147 sobre normas mínimas de la marina mercante (1976).

Después de tres décadas de vigencia, sólo los países integrantes del Memorándum de París y Tokio ratificaron el convenio 147; el resto de acuerdos regionales, como el de Viña del Mar, únicamente Brasil, Perú, Bolivia y Costa Rica son los países que lo ratificaron; el resto de países como Argentina, Chile, Panamá, México, sólo se limitaron a instrumentos de la OMI.

En el siglo XXI, las rutas de línea regular que existen están concentradas en empresas que participan de la globalización—esto a consecuencia de las fusiones, absorciones y adquisiciones. Las compañías más importantes crecen cada vez más mediante fusiones y absorciones, no sólo de flotas de buques sino de terminales, almacenes, transportes por carretera, comisionistas de transporte y servicios de distribución, con el fin de ofrecer cadenas de suministro en donde los buques son sólo un elemento de éstas.<sup>4</sup>

La industria marítima es un sector que se ha visto afectado por la globalización, el aumento del libre intercambio, el vertiginoso

---

4. Organización Internacional del Trabajo (2001: 5).

incremento del comercio mundial, además del desarrollo tecnológico en el ámbito marítimo. Todas estas condiciones de operación y de mercado han repercutido en el trabajo de los marinos mercantes.

El desarrollo de la tecnología en los buques, la evolución en el equipo de manipulación de carga, la infraestructura portuaria, los sistemas para supervisar y controlar los sistemas de propulsión dio lugar a salas de máquinas automatizadas y el aumento de la velocidad de las embarcaciones. Estos avances son producto de la creciente demanda del comercio mundial que permitirían obtener cada vez más altos niveles de productividad, que también se veía reflejado en la disminución de la tripulación.<sup>5</sup>

#### CONDICIONES LABORALES DE LOS MARINOS MERCANTES.

Los marinos mercantes, a lo largo de la historia, han sufrido cambios en sus condiciones laborales, que normalmente se muestran en distintos rubros. La gente de mar es vulnerable a los rubros siguientes:

- El abandono de la tripulación en puertos.
- El retraso o falta de pago de salarios.
- Discriminación y pago de salarios bajos.
- Largas jornadas de trabajo y fatiga.
- Comida y alojamientos insalubres.<sup>6</sup>

El factor principal de violación a los derechos laborales y humanos de los marinos mercantes, es la observación y cumplimiento de los Estados de Pabellón y del Estado rector de Puerto. Las organizaciones como la OIT (Organización Internacional del Trabajo) y la OMI (Organización Marítima Internacional), han adoptado diversos instrumentos para regular la actividad del transporte marítimo; sin embargo se ha identificado que los Estados miembros no los ratifican o son parte del derecho positivo, mas no vigente.

En el mismo sentido, el Estado del Pabellón debe responder a cuestiones administrativas, laborales y técnicas, que Naciones Unidas a través de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) exige:

5. Organización Internacional del Trabajo (2001: 12).

6. *Revista de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte* (2007: 14-18).

Artículo 94.—De los deberes del Estado del Pabellón

1. Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarboles su pabellón.

2. En particular, todo Estado:

a) Mantendrá un registro de buques en el que figuren los nombres y características de los que enarboles su pabellón, con excepción de aquellos buques que, por sus reducidas dimensiones, estén excluidos de las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas; y

b) Ejercerá su jurisdicción de conformidad con su derecho interno sobre todo buque que enarbole su pabellón y sobre el capitán, oficiales y tripulación, respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas al buque.

3. Todo Estado tomará, en relación con los buques que enarboles su pabellón, las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones, a:

a) La construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques;

b) La dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables;

c) La utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes.

4. Tales medidas incluirán las que sean necesarias para asegurar:

a) Que cada buque, antes de su matriculación en el registro y con posterioridad a ella en intervalos apropiados, sea examinado por un inspector de buques calificado y lleve a bordo las cartas, las publicaciones náuticas y el equipo e instrumentos de navegación que sean apropiados para la seguridad de su navegación;

b) Que cada buque esté a cargo de un capitán y de oficiales debidamente calificados, en particular en lo que se refiere a experiencia marinera, navegación, comunicaciones y maquinaria naval, y que la competencia y el número de los tripulantes sean los apropiados para el tipo, el tamaño, las máquinas y el equipo del buque;

c) Que el capitán, los oficiales y, en lo que proceda, la tripulación conozcan plenamente y cumplan los reglamentos internacionales aplicables que se refieran a la seguridad de la vida en el mar, la prevención de abordajes, la prevención, reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio.

5. Al tomar las medidas a que se refieren los párrafos 3 y 4, todo Estado deberá actuar de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados, y hará lo necesario para asegurar su observancia.

6. Todo Estado que tenga motivos fundados para estimar que no se han ejercido la jurisdicción y el control apropiados en relación con un buque

podrá comunicar los hechos al Estado del pabellón. Al recibir dicha comunicación, el Estado del pabellón investigará el caso y, de ser procedente, tomará todas las medidas necesarias para corregir la situación.

7. Todo Estado hará que se efectúe una investigación por o ante una persona o personas debidamente calificadas en relación con cualquier accidente marítimo o cualquier incidente de navegación en la alta mar en el que se haya visto implicado un buque que enarbole su pabellón y en el que hayan perdido la vida o sufrido heridas graves nacionales de otro Estado o se hayan ocasionado graves daños a los buques o a las instalaciones de otro Estado o al medio marino. El Estado del pabellón y el otro Estado cooperarán en la realización de cualquier investigación que éste efectúe en relación con dicho accidente marítimo o incidente de navegación.

Es común encontrar reglamentaciones en materia laboral limitadas a la aplicación local, esto es, que las autoridades marítimas omiten o desconocen los textos internacionales en la materia. Esta situación es desafortunada para la gente de mar, si tomamos en cuenta el contexto en que opera el transporte marítimo, donde existen armadores, fletadores, gente de mar y pabellón del buque de distintas nacionalidades. Esta convergencia crea incertidumbre; por ello, que se afirme que sólo a través de las normas internacionales se ha logrado llegar a un ordenamiento legal general que permita a las partes contar con certeza jurídica. Para los marinos a bordo de buques, resulta fundamental esta variante para recurrir a una instancia jurisdiccional. También debemos resaltar el derecho que asiste a los trabajadores frente a la legislación nacional e internacional, consistente en el *indubio pro operario*; esto quiere decir, que se dará la interpretación más favorable al trabajador.

Los Convenios Internacionales en materia de trabajo a bordo de buques están redactados de manera tripartita, con el apoyo de expertos de todo el mundo tratando de resolver conflictos a escala en el ámbito laboral. Es claro que al documento que se obtenga de una Conferencia Internacional de Trabajo, debe dársele el tiempo para que se reconozcan los derechos que se desprendan de ello.

En el caso de la legislación local, podemos estudiar lo que enuncia el Art. 187 de la Ley Federal del Trabajo (LFT) en México, que prevé las disposiciones respecto al trabajo marítimo integrante del Capítulo III de este ordenamiento, que se aplican

Alfredo Salazar López  
Instituto de Estudios  
Internacionales  
Universidad del Mar  
Bahías de Huatulco  
Oaxaca, México

a los trabajadores de los buques, comprendiéndose cualquier clase de barco o embarcación que ostente bandera mexicana. De acuerdo con el Art. 189, los trabajadores deberán tener la calidad de mexicanos por nacimiento, que no adquieran otra nacionalidad, mientras que la CONVEMAR en su Art. 94, menciona que el Estado de Pabellón, tiene la facultad de regular las condiciones laborales, capacitación de la tripulación, así como de la seguridad del buque las autoridades portuarias. También en caso de observar irregularidades puede avisar al Estado de pabellón del buque para aclarar o corregir las situaciones que se presenten en ese.

En este sentido, es importante que las autoridades marítimas tengan pleno conocimiento no sólo de las normas nacionales aplicables, sino también de los ordenamientos internacionales, para que tengan la certeza de cómo actuar ante diversas situaciones. En este caso, en el ámbito laboral muchas veces por falta de conocimiento no se resuelven problemas o conflictos laborales, ya que las autoridades intervienen parcialmente.

Si sumamos la falta de certeza jurídica que sufren los tripulantes al emblemático perfil de los armadores negligentes que abandonan tripulaciones y embarcaciones, se convierte en un escenario realmente adverso.

Sobre la protección del derecho de los trabajadores se deben reconocer los avances que ha instaurado el Grupo Mixto OMI/OIT que estudia la noción de 'abandono', determinado como todo período de escala superior a 48 horas durante el cual el buque no recibe órdenes de operación. En algunos casos, resulta difícil determinar con exactitud a partir de qué momento se puede considerar que un buque y su tripulación han sido abandonados. Por ejemplo, puede emitir promesas de pago que no abonará o cursar pedidos de alimentos y suministros que en definitiva no pagará, lo que impide establecer con precisión la fecha en que el abandono se ha hecho efectivo. Este signo es más común de lo que pudiera parecer: algunos navieros u operadores de los buques abandonan a la tripulación antes de enfrentar deudas de salarios caídos.

A continuación se presentan algunos casos de abandono de la tripulación y la falta de pago de sus salarios.

## CASO 1.

En enero 2006, Al Manara, un buque que navegaba bajo bandera de Saint Kitts y Nevis, partió cargado de carbón desde Somalia hacia Dubai. Una avería en el motor del buque lo mantuvo a la deriva por 18 días hasta que las Autoridades Portuarias de Seychelles lo remolcaron.

Los certificados de seguridad en la navegación se habían vencido, las provisiones de alimentos y agua se agotaron y el buque en poco tiempo fue invadido por ratones y cucarachas. El propietario del barco no sólo no quería pagar el precio del remolque y las provisiones, sino que además no había pagado los salarios de los últimos seis meses a 18 marinos provenientes de Etiopía, India, Iraq, Myanmar, Sudán, Somalia y Ucrania.

En julio de 2006, cuatro miembros de la tripulación continuaban a bordo, mientras que cuatro habían sido repatriados por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF). Las Autoridades Portuarias de Seychelles proporcionaron los medios de subsistencia a la tripulación restante.<sup>7</sup>

## CASO 2.

La tripulación del transbordador de pasajeros y vehículos de pabellón chipriota Media V, recibieron asistencia de la ITF, tras haberse visto abandonados en Durrës, Albania, en enero de 2005. Los 40 marinos, a quienes se debían 11 meses de salarios, fueron abandonados por el propietario de buques griego (no que chipriota?), Palmier, sin electricidad y sin alimentos y agua potable.<sup>8</sup>

## CASO 3.

El Fiesta Casino, propiedad del consorcio estadounidense, Fiesta Cruise Line, fue el primer buque de su género explotado en México. El 22 de febrero de 2007 su dotación fue abandonada carente de combustible, de agua potable y de alimentos.

7. Organización Internacional del Trabajo (OIT), (13 de mayo de 2009), <<http://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home>>.

8. Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), (2006: 13).

Registrado como 'buque muerto' por la Organización Marítima Internacional, el buque contaba con una dotación de 15 miembros—en su mayor parte mexicanos—que tuvo que permanecer a bordo, junto con su capitán estadounidense, Eddy Narciso Gómez, hasta el 15 de junio—fecha en que, finalmente, pudieron abandonar el buque. Los miembros de la dotación tuvieron que sobrevivir sin provisiones, salvo por bebidas no alcohólicas y pan enviados por los sindicatos. También tuvieron que vivir a bordo del buque totalmente a oscuras, víctimas de funcionarios mexicanos corruptos, y abandonados por los propietarios.<sup>9</sup>

Este tipo de casos, el 'abandono', pone en peligro la vida de las tripulaciones—es una constante; de aquí la apremiante intervención de organizaciones y organismos internacionales.

Hasta marzo de 2006, el registro muestra 65 casos notificados de abandono de gente de mar en el mundo. Del 2004 a marzo de 2009 existen otras bases de datos como Equasis, que patrocina la ITF con la Cámara de Navieros, para encontrar el historial de embarcaciones, datos como el propietario, las detenciones por el estado rector de puerto, etc.<sup>10</sup>

La organización social de mayor influencia internacional y más representativa por las campañas en defensa de los marinos, es la International Transport Workers Federation (ITF), que agrupa al personal del transporte marítimo, ferroviario, portuario, del transporte por carretera de mercancías y de pasajeros, navegación interior, pesca servicios turísticos y aviación civil; representa a escala mundial a los trabajadores del transporte, defiende sus intereses mediante acciones de solidaridad mundiales.

En la actualidad la ITF, a través de sus inspectores en todo el mundo,<sup>11</sup> promueve la campaña en contra de buques de conveniencia,

9. Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), (2008: 14-17).

10. Página de Base de datos Equasis patrocinada por la ITF. <[www.itfseafarers.org/ouk\\_up\\_ship.cfm](http://www.itfseafarers.org/ouk_up_ship.cfm)>.

11. Los inspectores de la ITF suman 73, distribuidos en los siguientes países: Francia, Grecia, India, Irlanda, Islandia, Israel, Italia, Japón, Kenia, Letonia, Lituania, México, Nueva Zelanda, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Puerto Rico, Reino Unido, Rumania, Rusia, Sudáfrica, Suecia, Taiwán, Turquía, y Ucrania.

brindan apoyo por la falta de pago o retraso en el pago de salarios y asisten a los trabajadores para poder recuperar sus sueldos.

Como se ha mostrado, en la mayoría de las embarcaciones se contrata tripulación que represente mayores beneficios económicos. Esta condición se ha convertido en la discriminación de tripulaciones de origen europeo por los gastos en salarios. Por otro lado, ciertas nacionalidades de marinos reciben discriminación en el pago de sus salarios, siendo más bajos en comparación con los de otros países. El mejor caso para explicar este fenómeno es el de los filipinos, que en la actualidad representa un cuarto del total de tripulaciones del sector marítimo, siendo una mano de obra segura y barata. A esta nacionalidad se le suman la de Birmania y Ucrania, que se prestan a paga de salarios por debajo de los mínimos que fija la OIT, además de permitir laborar bajo condiciones precarias.

Para darnos una idea de la diferencia de salarios pagados entre un marino europeo, por ejemplo de Reino Unido, contra uno de Filipinas, veamos la siguiente tabla de salarios del 2005:

Resumen del coste de los salarios, países seleccionados				
(USAS\$ por mes de servicio)				
	Capitán		Marino Prefrente	
	Graneleros	Petroleros	Graneleros	Petroleros
<b>Reino Unido</b>	<b>9,300–11,000</b>	<b>11,000–12,800</b>	<b>3,500–4,200</b>	<b>4,200–4,900</b>
Dinamarca	8,760–10,820	9,720–11,850	3,810–4,120	4,330–4,640
España	7,300–7,500	8,300–8,500	2,100–2,300	2,200–2,400
Paquistán	4,800–5,200	5,300–5,600	1,300–1,400	1,300–1,400
India	4,700–4,900	5,500–5,900	1,160–1,400	1,215–1,400
Croacia	4,600–5,000	6,000–8,000	1,300–1,400	1,300–1,400
Corea(Sur)	4,500–5,000	5,500–6,500	1,400–1,700	1,700–2,300
Letonia	4,500–5,000	5,500–5,800	1,300–1,400	1,300–1,400
Rusia	4,500–4,800	5,000–5,500	1,300–1,400	1,350–1,450
Polonia	4,500–4,700	5,900–6,300	1,200–1,400	1,350 –1,550
México	4,330–4,530	4,750–4,950	1,150–1,400	1,200–1,450
Montenegro	4,100–4,300	6,150–6,350	1,300–1,400	1,390–1,490
Egipto	3,880–4,080	4,490–4,690	1,400–1,450	1,400–1,450
Rumania	3,800–4,000	5,050–5,250	1,150–1,400	1,350–1,550

*Alfredo Salazar López  
Instituto de Estudios  
Internacionales  
Universidad del Mar  
Bahías de Huatulco  
Oaxaca, México*

Resumen del coste de los salarios, países seleccionados				
(USA\$ por mes de servicio)				
	Capitán		Marino Prefrente	
	Graneleros	Petroleros	Graneleros	Petroleros
Filipinas	3,600-4,000	3,800-4,300	1,050-1,400	1,100-1,400
Ucrania	3,460-3,660	3,980-4,190	870-970	970-1,070
China	2,700-3,300	3,550-4,150	820-1,000	970-1,200
Birmania / Myanmar	2,150-2,350	2,550-2,750	370-420	450-500

Fuente: Precious Associates, from Drewry report, 'Ship Operating Costs Annual Review and Forecast-2004/05'. NB: Los salarios anteriores no tienen en cuenta las mejoras salariales de conformidad con los convenios de la ITF.<sup>12</sup>

En el caso de las jornadas de trabajo a bordo, al haber un número de personal reducido, será la dotación existente la encargada de asistir todas las actividades que se requieren en las embarcaciones, ya sean de carga o de atención de pasajeros, representando un riesgo para la navegación por el exceso en la jornada del trabajo.

En la actualidad los buques más modernos han reducido el número de tripulantes; por ejemplo en los 70's un buque de carga a granel normal de 10000 TRB tenía una tripulación de 40 miembros; en la actualidad un buque de carga mucho más grande cuenta aproximadamente con entre 18 y 25 miembros a bordo.

Los cruceros de igual manera han disminuido el número de tripulación respecto al número de pasajeros, y los trabajadores, a pesar de tener grandes cargas de trabajo, además deben sonreír todo el tiempo para poderse ganar la vida, por el ingreso que representan las propinas que puedan recibir de los cruceristas. Aquí aparece otro factor de desgaste para los marinos, consistente en el emocional, por tener que mostrar siempre una actitud agradable y servicial.

12. Marino Preferente se refiere a aquel marino que la legislación nacional lo considere competente para realizar cualquier trabajo que pueda exigirse de un miembro de la tripulación destinado al servicio de puente (que no sea oficial, miembro de la maestranza o marino especializado), y que posea un certificado de marino preferente. De acuerdo al Convenio C47 sobre el certificado de marino preferente, 1946 de la OIT.

La fatiga derivada de largas jornadas de trabajo es otra de las condiciones a la que se exponen los marinos en buques sub-estándar; esto es, con base en el informe publicado por la ITF, ('Adequate Manning and Seafarers' Fatigue: the International Perspective') presentado en enero del 2007 al Subcomité de Normas de Formación y Guardia (STW) de la OMI, en Londres. Investigadores aseguran que hay pruebas contundentes que muestran que la fatiga existe en el sector marítimo, y que la industria no ha puesto atención ni recursos a favor de disminuir o evitar este problema. El informe examina también cómo otros sectores del transporte están tomando medidas para la disminución de la fatiga, como el de la aviación, donde la Organización de la Aviación Civil Internacional pone un límite entre 70-100 horas de vuelo al mes, mientras que en la reglamentación marítima están permitidas 98 horas semanales.

En estas cifras se puede apreciar la magnitud del problema, y la importancia de realizar acciones a favor de los marinos mercantes para implementar medidas a nivel internacional para evitar la fatiga en el sector marítimo.

Otro factor más de fatiga para los marinos son los tiempos menos prolongados de estadía en puerto. Con el objetivo de reducir costos, sólo se tienen unas cuantas horas para bajar de la embarcación.

Se cuenta con estudios e instrumentos internacionales que demuestran que los marinos deberán contar con espacios de esparcimiento exclusivos. La OIT a través de la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó el Convenio 163 sobre el Bienestar de la Gente de Mar promovido por la ICSW, para atender la fatiga de los marinos a través de las Casas de los Marinos que se ubican en puertos de arribo.

Es evidente que las condiciones precarias de trabajo, salario y fatiga es causa de que el 80% de los accidentes marítimos sucedan debido a fallas humanas. Esto hace imprescindible tomar cartas en el asunto. La ITF a través de una campaña contra la fatiga en el mar, lanzada en agosto del 2006, logró persuadir a un número suficiente de gobiernos para exhortar a la OMI para que adopte medidas sobre este tema.

*Alfredo Salazar López  
Instituto de Estudios  
Internacionales  
Universidad del Mar  
Bahías de Huatulco  
Oaxaca, México*

Se trata de una larga lista de complicaciones a la que se enfrentan los marinos, a la que se suman las condiciones de alimentación y alojamiento, que varían de acuerdo al país de los armadores; por ejemplo, los buques pertenecientes a países del Norte de Europa, Estados Unidos, Japón y Corea proveen de buenas condiciones, pero también puede haber variaciones de buque a buque por cuestiones de uso; por ejemplo, en los buques de crucero y los buques de carga general/graneleros, el alojamiento de los marinos es reducido, inhabitable, por cuestiones de productividad de espacios, ya que los alojamientos representan altos costos. Existen buques donde los alimentos que se les proporciona a los marinos muchas veces es insuficiente o de mala calidad, al igual que el abasto de agua, alojamientos sin luz ni ventilación suficiente, y a veces infestados de plagas. Generalmente esto se da en transbordadores y graneleros anticuados, y de buques de carga general que no transitan rutas internacionales.

Las malas condiciones no se limitan al trabajo a bordo de buques de carga; también se encuentran en buques de pesca. Esta industria es un tanto más compleja: se encuentra representada por 5 millones de trabajadores.<sup>13</sup>

La ITF informó del caso de diez pescadores indonesios en condiciones precarias no sólo de alimentos sino de vida a bordo, con alimentos caducos, carne y verduras podridas. En la cabina habitaban 12 personas, y por si esto fuera poco, para poderse lavar les decían que se ducharan en cubierta con las olas.<sup>14</sup> Sobre este rubro la OIT toma cartas en el asunto, al redactar el Convenio 188 sobre el trabajo en el sector pesquero en 2007.

Por todo esto, es evidente la relevancia de implementar una medida urgente para obtener condiciones dignas de vida y de trabajo de los marinos. Para que esto suceda se requiere de una colaboración conjunta, de los Estados miembros y no miembros de la OIT, Organismos Internacionales en la materia, armadores y marinos, y organizaciones de la sociedad civil, para controlar el fenómeno del empleo de Banderas de Conveniencia (BDC), con las que los armadores, operadores y los Estados

---

13. Al respecto, en Junio del 2007 se adoptó por la OIT, el Convenio sobre el trabajo en la pesca (2007, Nº 188).

14. Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), (2007:16).

se han valido para evadir responsabilidades sociales, administrativas, técnicas, de protección al medio ambiente y seguridad en la navegación, como lo veremos en el siguiente subcapítulo.

#### CONDICIONES LABORALES EN BARCOS QUE ENARBOLAN BANDERA DE CONVENIENCIA (BDC)

En el transporte marítimo, entre la propiedad del buque y el Estado que abandera debe existir un nexo genuino, como lo menciona el Convenio de Ginebra de 1958 sobre Alta Mar, en el artículo V: 'debe existir una relación auténtica entre el Estado y el buque, y en concreto, el Estado debe ejercer de modo efectivo su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que ondean su pabellón'.<sup>15</sup> En el mismo sentido la CONVEMAR menciona en su Art. 94 el poder que ejercerá el Estado sobre los buques que enarbolan su pabellón, de conformidad con su derecho interno sobre todo buque que enarbole su pabellón y sobre el capitán, oficiales y tripulación, respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas al buque, y tomará todas las medidas necesarias para mantener la seguridad del buque y de su tripulación;<sup>16</sup> sin embargo, esto no ha sido suficiente ante la flexibilidad de los Estados de Pabellón para exigir a los armadores el cumplimiento de las normas de seguridad en la navegación. Esta causa ha permitido la proliferación de más buques con BDC.

Para conocer qué desventajas representan las BDC para los marinos, empezaremos por conocer qué son. Las BDC son un cáncer para el mundo, no sólo por el perjuicio y menoscabo a los derechos humanos de la gente de mar, sino también por su afectación al medio ambiente. Ahora bien, en el ámbito del trabajo a bordo de buques, ¿cómo se determina, o cuáles son los signos o características para considerar qué está en este supuesto?

Una de ellas es la inexistencia de un vínculo genuino entre el armador, o dueño de un buque, y la bandera que se enarbola, esto es, cuando la propiedad beneficiosa y el control de un buque están ubicados en un país, o países distintos al de su bandera. (De acuerdo a la ITF).

15. Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), (2001: 63).

16. CONVEMAR Artículo 94 Párrafo 1 y 2 y 3

Y entre sus principales características se encuentran los criterios de Rochdale, redactados en la década de 1970:

- Se permite que las personas que no son súbditos del país posean y controlen buques.
- Existe facilidad de ingreso y abandono del registro.
- Los impuestos sobre la navegación son bajos o inexistentes.
- El país en cuestión no necesita el tonelaje para sus propias necesidades, pero se haya interesado en obtener las cuotas del tonelaje.
- No se pone traba alguna a la tripulación de los buques por marinos no nacionales y,
- El Gobierno en cuestión es incapaz o no está dispuesto a imponer las normas nacionales o internacionales a ‘sus’ buques.<sup>17</sup>

Ahora es importante conocer, si no todas, al menos las BDC más representativas:

- |                   |   |
|-------------------|---|
| 1. Panamá         |    |
| 2. Liberia        |    |
| 3. Bahamas        |   |
| 4. Islas Marshall |  |
| 5. Malta          |  |
| 6. Chipre         |  |

Entre estas BDC se encuentran abanderadas la mayor parte de las embarcaciones comerciales del mundo; solamente entre ellas suman 13,610 buques con tonelaje mayor a 100 TRB, hasta enero de 2007.<sup>18</sup>

Ahora bien ¿a qué escenario se enfrentan los marinos mercantes cuando las condiciones mínimas laborales que se establecen en los Convenios Internacionales no son observadas por los Esta-

17. Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) (2001: 13).

18. Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) (2001: 26).

dos de pabellón que abanderan el grueso del tonelaje mundial, y no tienen interés en que éstas se cumplan? Esto sumado a que en los buques BDC se contrata tripulación de países diferentes al del registro del buque, causa de falta de certeza jurídica para la tripulación en el caso de reclamaciones por las precarias condiciones de trabajo. Para muestra basta recordar el caso del M/V Albattani, Bandera de Egipto, en el que se evidenció la ausencia de autoridad para asistir a las tripulaciones.<sup>19</sup> Es difícil que los marinos encuentren apoyo en sus países de origen. Otra condición negativa es que los armadores reclutan personal no sindicalizado; con ello hacen más vulnerable al trabajador y los que llegan a contar con sindicato, carecen en la mayoría de las veces de poder para ejercer influencia sobre lo que ocurre en los buques.

Otra característica de los buques de BDC, de acuerdo a la ITF, es la inseguridad, debido a que muchos de los buques de BDC son más antiguos que el promedio de la flota mundial, están más expuestos a siniestros y presentan mayor índice de accidentes y por tanto, mayor riesgo de trabajar en éstos.

También en los BDC se encuentra el índice más alto de muertes: alrededor de 2000 víctimas en alta mar al año.<sup>20</sup>

El retraso y falta de pago de prestaciones salariales es algo común para los marinos de buques BDC; sin embargo, la informalidad de cualquiera de las irregularidades que se enuncian son motivo para formar parte de las llamadas 'listas negras', que boletinan los armadores para no volver a contratar a los marinos que hayan participado en alguna movilización asistidos con la ITF. El temor de perder el empleo inhibe la presentación de quejas por parte de los marinos y, desde luego, afecta la Campaña contra Buques de Conveniencia que promueve la ITF. Esta medida ha sido posible contrarrestarla a través de la presencia espontánea del inspector de la ITF a bordo del buque, exigiendo al Capitán la inspección de listas de pago, así como los certificados de seguridad vigente y firma de con-

*Alfredo Salazar López  
Instituto de Estudios  
Internacionales  
Universidad del Mar  
Bahías de Huatulco  
Oaxaca, México*

19. Tapia Guerrero, Luis Artur (2002: 135-136).

20. Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), <<http://www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenien-184.cfm/ViewIn/SPA>>, D.E. 16 de Febrero de 2009.

trato con los tripulantes, además de entrevistas con éstos y visitas a la cambusa, crew mess y cabinas.

Esto es lo que hace a las BDC muy convenientes para los armadores, puesto que lo que buscan es la disminución de los gastos de operación, para poder competir en el sector, pero a costa del bienestar de sus trabajadores.

#### TRABAJO MARÍTIMO EN MÉXICO

Ahora veamos qué es lo que sucede en nuestro país, y en qué condiciones trabajan los marinos mexicanos en embarcaciones mexicanas y extranjeras.

Condiciones de empleo para los marinos mercantes mexicanos;

Para conocer cómo se encuentra el trabajo de los marinos mexicanos explicaremos brevemente la situación de la marina mercante en México;

México cuenta con antecedentes históricos del valor que reconoció para crear una Marina Mercante Nacional, desde la expropiación petrolera en 1935 por el presidente Lázaro Cárdenas; también desde la presidencia Adolfo Ruiz Cortines en los años 50 presentó el Programa de Progreso Marítimo.

Durante los gobiernos de Luis Echeverría (1970-1976) y José López Portillo (1976-1982) la flota petrolera estatal creció a un grado tal que durante estos años, México ocupó uno de los primeros lugares entre las marinas mercantes latinoamericanas. En el sexenio de López Portillo se construyeron los cuatro astilleros más importantes del país: Veracruz, Mazatlán, Guaymas y Ensenada. Aunque durante estos periodos el transporte marítimo tenía cierta importancia en el gobierno mexicano, parece que no se ha tomado una verdadera conciencia de lo que esto significa para el país, donde cada vez se da menos importancia a la marina mercante y dependemos de la transportación por fletes extranjeros. Y este desinterés por parte del gobierno da lugar a un proceso de desregulación, que provoca que los marinos no tengan condiciones laborales óptimas.<sup>21</sup>

En el país se han incrementado los volúmenes de carga transportados a partir de la liberación de la economía en los 90,

---

21. Tapia Guerrero, Luis Arturo (2008: 8-9)

mientras la flota mercante nacional disminuye muy cerca de la desaparición. El cabotaje es el principal sector generador de empleos a los marinos mexicanos, pero su crecimiento es menor con relación al crecimiento del transporte marítimo total.

Anteriormente la Ley de Navegación de 1994 concedía permisos para navegación interior y de cabotaje a embarcaciones extranjeras; estos se podían renovar permanentemente, lo que cancelaba la reactivación de la Marina Mercante Nacional; lo cierto es que de manera lenta, pero con acciones por parte de la CAMEINTRAM (Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo) y de la autoridad marítima, se ha restado presencia al otorgamiento de permisos de navegación;<sup>22</sup> esto es gracias a la actual Ley de Navegación y Comercio Marítimos publicada el 1° de Junio de 2006, que en el artículo 40 menciona que los plazos del permiso es de tres meses, renovables hasta siete veces como máximo, así que el naviero mexicano que vaya a permanecer en aguas mexicanas por más de dos años tendrá que abanderar como mexicana la embarcación en el periodo máximo señalado. Esta disposición podría beneficiar a los marinos mexicanos; cuando las navieras mexicanas tengan banderas mexicanas la tripulación deberá ser, por ley, mexicana.<sup>23</sup>

La principal fuente de empleos para los marinos mercantes mexicanos es PEMEX, actualmente la única empresa pública con embarcaciones; sin embargo, su flota es cada vez menor por lo que contrata empresas privadas extranjeras para el transporte de cabotaje y de altura, y esto definitivamente afecta el mercado laboral de los marinos mexicanos.

En cuanto al tráfico de altura en embarcaciones de bandera nacional, este es inexistente después de que se vendiera el Teoatl, que se encontraba amarrado por paro de huelga en Tuxpan, apenas el pasado 2007. Paradójicamente México depende del movimiento del comercio exterior de importación y exportación a través de buques extranjeros en un 80%; sin embargo, esta no ha sido una causa para estimular la adquisición de flota nacional, que, debemos enfatizar, no se trata de un privilegio

---

22. Informe de Actividades de la CAMEINTRAM (2007).

23. De acuerdo a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su Art. 25 y Art. 7 de la Ley Federal del Trabajo.

sino de un tema de seguridad nacional; la falta de marina mercante nacional la sufrió Venezuela cuando estuvo en Huelga PEDEVESA (Petróleos de Venezuela).

La participación del tráfico de altura en puertos de México ha pasado de 51% en 1970 a poco más de 70% en los años 90. Esto se debe a la reforma portuaria, que vino a ofrecer servicios ágiles a las embarcaciones que arribaban a puertos mexicanos; sin embargo, este crecimiento en materia de desarrollo de la marina mercante nacional no es paralelo: el escenario actual es puertos más modernos, y una flota precaria con una disminución de oferta de trabajo para los marinos mexicanos.<sup>24</sup>

Como menciona Arturo Tapia, no sólo el tráfico de altura sino el de cabotaje, dependen de embarcaciones extranjeras. La crisis de la marina mercante se enfrenta a la liberalización del mercado, al haber una apertura a la competencia con empresas extranjeras y la inexistencia de apoyos para resistir las nuevas condiciones del mercado.

El año de 1999 fue cuando México dejó de participar en tráfico de altura y comenzó la dependencia total de embarcaciones extranjeras para el movimiento de contenedores. En México, hace sólo 10 años, TMM era una de las cinco líneas navieras más importantes del mundo, y al vender su flota de buques portacontenedores al grupo CP Ships (hoy Hapag-Lloyd), dejó inexistente la marina mercante nacional para competir a nivel internacional.<sup>25</sup> Como ejemplo puedo mencionar el

#### CASO DE LA EMPRESA NAVIMIN

En el 2005, la última empresa dedicada al tráfico de altura con bandera mexicana, Compañía Naviera Minera del Golfo (Navimin), dedicada al transporte de azufre líquido de Coatzacoalcos, Veracruz a Tampa, Florida fue rechazada por PEMEX para renovar contrato, por riesgos de operación y fallas en la estructura, a pesar de haber obtenido un peritaje favorable por parte de la empresa calificadora American Biuring Shipping. La filial de PEMEX encargada de la contratación de buques, PMI Comercio Interna-

---

24. Informe de Actividades de la CAMEINTRAM (2007: 20)

25. M. Á. Castillo Ortiz (2008).

cional, asignó a los barcos 'Aurora' y 'Margaret Sue' de banderas polaca y americana, respectivamente, para realizar el tráfico marítimo de exportación de azufre. El buque 'Teoatl' necesitaba de reparaciones, pero el costo de éstas no pudo ser solventado por la compañía, que se declaró en quiebra y dejó de pagar salarios a sus trabajadores. Esta situación vino colapsar a esta naviera, si contamos en cuenta que apenas cuatro años antes había perdido el buque MS Otapan al ser embargado por el gobierno holandés, tras descubrir las autoridades ambientales una fuente de contaminación de asbesto a bordo que fue dispuesta en condiciones no adecuadas por los mismos marinos mexicanos, bajo instrucción de la empresa.<sup>26</sup>

En la actualidad encontramos que los marinos mexicanos que desean trabajar en navegación de altura tienen que hacerlo en embarcaciones extranjeras, donde las empresas navieras se inclinan a realizar contratos por tiempo definido sin pertenencia a ningún sindicato.

Los pocos buques mexicanos que se encuentran cubiertos por contratos colectivos son propiedad de PEMEX y sólo pueden embarcarse personal del sindicato de PEMEX o de confianza de la misma empresa.<sup>27</sup>

La dependencia que tiene el país de embarcaciones extranjeras no sólo para el tráfico de altura sino para el cabotaje, afecta al mercado de trabajo de los marinos mexicanos al ser inestable, además de la existencia de incapacidad nacional para regular el trabajo de embarcaciones extranjeras en México, aunque se trate de navegación de cabotaje.<sup>28</sup>

Para demostrar la afirmación que se hace, está el ejemplo del caso del buque de posicionamiento dinámico de buceo 'Bold Endurance' con 55 personas a bordo; entre ellos se encontraban 32 personas de buceo, 10 del personal de comisariato y 10 personas de líneas. En marzo de 2009, el Capitán canadiense Darin McNeill,

*Alfredo Salazar López  
Instituto de Estudios  
Internacionales  
Universidad del Mar  
Bahías de Huatulco  
Oaxaca, México*

---

26. M. Á. Castillo Ortiz (2008).

27. T. Guerrero, L. Arturo (2008: 64).

28. De acuerdo con la investigación realizada por Tapia Guerrero, donde nos muestra que la internacionalización de las banderas que ondean las embarcaciones en el cabotaje mexicano han condicionado al trabajo marítimo ante la incapacidad de la legislación nacional para regular el trabajo de mexicanos en embarcaciones extranjeras.

pone en peligro a la tripulación, bajo amenaza de desembarcar o de lo contrario, de mantenerlos sin alimentos—esto debido a que los trabajadores se unen para hacer la petición de pago, ya que se les debía más de tres meses de salarios, a esta tripulación y a los del abastecedor Rita Candies, con contrato con la paraestatal PEMEX y propiedad de Oceanografía S.A. de C.V.<sup>29</sup>

Este hecho explica la falta de poder gubernamental para intervenir en favor de las tripulaciones mexicanas; la Ley de Navegación vigente prevé en el artículo 33 la coordinación de autoridades, quienes deberán convocar a la autoridad marítima para solucionar esta clase de conflictos laborales. Las disposiciones que prevé la ley de navegación vigente no han madurado ante estas circunstancias que se presentan. Esto crea falta de certeza jurídica en los marinos. La tarea de las autoridades es reconocer este derecho, además de los que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece:

Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones de gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano.<sup>30</sup>

Una tragedia que marcó notablemente la falta de condiciones de seguridad de los marinos mexicanos a bordo de plataformas petroleras, como veremos a continuación, es el Caso Usumacinta, que, lamentablemente, tuvo que suceder para que PEMEX comenzara a tomar medidas serias en la seguridad a bordo de éstas.

#### CASO PLATAFORMA USUMACINTA

Octubre de 2007. El cambio súbito en las condiciones climatológicas de la Sonda de Campeche a razón del frente frío no. 4, registró rachas de viento de hasta 130 km/hr y olas de 6

29. Marinos Mercantes Mexicanos <<http://marinosmercantesdemexico.blogspot.com/>>, D.E. 30 de Marzo de 2009.

30. En este blog de marinos mercantes se hace hincapié en que son miles las denuncias que se hacen por falta de salarios en tripulaciones, en la Cd. del Carmen, Campeche, de empresas privadas como Oceanografía, Grupo Protexa, Grupo Diavaz, Grupo Demar, Camsa, entre otras, que actúan bajo la protección de funcionarios de PEMEX.

a 8 metros, que ocasionaron que la plataforma de perforación Usumacinta golpeará el árbol de válvulas del pozo Kab-101, provocando la fuga de aceite y gas.

La tragedia en la plataforma Usumacinta en la sonda de Campeche, donde perdieron la vida 21 personas, ya es considerada como una de las peores en la historia de PEMEX. Desde el accidente de dos helicópteros en vuelo en 1999, que provocó 20 muertos, no se recuerda otro incidente de tal magnitud.

Los trabajadores sobrevivientes del siniestro narran que la confusión y la desesperación por la fuga de aceite y gas que se registraba, no permite afirmar que alguien se haya ‘arrojado’ al mar.

Las mandarinas (balsas de emergencia selladas herméticamente) para salvaguardar las vidas de trabajadores petroleros, no fueron resistentes a las inclemencias del mar; la fuerza de las olas de hasta 12 metros rompió con la escotilla, dando paso al agua y obligando a los pasajeros a abandonarlas. Se cree que no están diseñadas para soportar el temporal de 130 kilómetros por hora.

El conteo final de sobrevivientes del accidente en la plataforma Usumacinta arroja 63 trabajadores con vida, 21 fallecidos y un desaparecido.

En la apreciación de distintos especialistas<sup>31</sup> en este suceso, no se actuó a tiempo. Primero para la evacuación del personal, ya que, según los trabajadores, desde 24hrs. antes se tenía conocimiento que las rachas de viento eran de más de 100 kilómetros por hora, y que la plataforma estaba inclinada. La evacuación a tiempo hubiera evitado muertes; además de que los trabajadores no contaban con la capacitación necesaria para actuar ante estos tipos de siniestros, los equipos de seguridad no eran ni los necesarios ni los suficientes para el personal a bordo. Las mandarinas no resistieron los fuertes vientos por lo que los trabajadores tuvieron que salirse a mar abierto.

Es de lamentar este tipo de incidentes, por lo que urge que las autoridades tengan una clara intervención en las condiciones laborales de la gente de mar.

*Alfredo Salazar López  
Instituto de Estudios  
Internacionales  
Universidad del Mar  
Bahías de Huatulco  
Oaxaca, México*

---

31. Recomendaciones de la Comisión Especial Independiente, p. 3.

La Comisión Nacional de Derechos Humanos (CNDH), realizó una investigación al respecto, y dictaminó una serie de observaciones hacia PEMEX. En primer lugar, para que mejore notablemente las condiciones laborales en las plataformas petroleras, entre las que se encuentran: otorgar al personal capacitación adecuada y permanente, no solamente para el desempeño de sus funciones sino para la salvaguarda de su integridad física y de su vida, con especial atención al uso del equipo de seguridad con los que cuenta cada estructura, así como no otorgar licitaciones a empresas que no cumplan con las medidas de seguridad necesarias.<sup>32</sup> En segundo lugar, a la Procuraduría General de la República para iniciar las averiguaciones en contra de servidores públicos y prestadores del servicio involucrados en la toma de decisiones. Se debe prestar especial atención a una de las observaciones que hace la CNDH en la Recomendación que nos ocupa, y es que PEMEX deberá vigilar que las empresas que contraten con ella el empleo de plataformas, sin importar de qué nacionalidad sean, deberán cumplir con las condiciones de trabajo, capacitación y seguridad para la gente de mar.

A la fecha, el resolutivo que dictó la Comisión que creó el Director General de PEMEX, Jesús Reyes Heróles, encabezada por el premio Nobel de Química, Dr. Mario Molina, confirma la falta de capacitación del personal a bordo; además, a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social se le recomendó verificar la correcta aplicación de las normas de seguridad e higiene en los centros de trabajo de PEMEX y sus contratistas, y vigilar la observancia y aplicación de las disposiciones relativas contenidas en la Ley Federal del Trabajo y en sus Reglamentos.

#### CONCLUSIONES

En los años 80, al haber una disminución del comercio mundial, los navieros se vieron en la necesidad de reducir costos, tomando como primera medida disminuir los gastos en tripulación, y por otro lado comenzaron a recurrir a las BDC, para poder obtener beneficios económicos y menos responsabilidades. Con estas medidas se ocasionaron malas condiciones laborales para los marinos

---

<sup>32</sup> Recomendación (2009: N° 14).

(debido a que no existe un vínculo genuino entre el armador o dueño del buque y la bandera que enarbola) y el incremento en accidentes al medio marino (porque con las BDC aumentó el uso de buques antiguos).

Por lo que el factor principal de protección de los derechos laborales y humanos de los marinos mercantes, es la observación y cumplimiento de los Estados del Pabellón y del Estado Rector de Puerto; es decir, como lo menciona la CONVEMAR en su Art. 94, el Estado de Pabellón debe tomar medidas de las condiciones de trabajo, seguridad del buque y su tripulación.

Muchos estados sirven de escudo a navieros sin experiencia en el sector, dejando que violen derechos humanos y garantías laborales, fundamentado en la soberanía que guardan los Estados en la extensión de territorio de las embarcaciones que abanderan. Esta condición de soberanía ha quedado rebasada; además, la CONVEMAR es muy clara en el artículo 94: que no se va permitir que ningún país de abanderamiento realice actos ilícitos en contra de los miembros de la tripulación; es por ello que el MLC 2006 refiere en su preámbulo a la CONVEMAR, por ser un instrumento con reconocimiento internacional adoptado por la gran mayoría de los países miembros de Naciones Unidas y que procura el respeto a la integridad del medio ambiente y del ser humano.

Ahora bien, entre los problemas laborales más frecuentes entre la gente de mar están: el abandono de la tripulación, el retraso o falta de pago de los salarios correspondientes, discriminación y pago de salarios bajos, largas jornadas de trabajo y fatiga, comida y alojamientos insalubres.

Por lo anterior, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Marítima Internacional (OMI), se esfuerzan por regular el transporte marítimo, principalmente a través de la adopción de convenios que beneficien el desarrollo del sector. Así también la ITF es la organización social más representativa e incide de manera relevante en la defensa de los intereses de los marinos mediante campañas y acciones de solidaridad mundiales.

En el caso de México, el tráfico de altura y cabotaje dependen de embarcaciones extranjeras, y cuando los marinos

*Alfredo Salazar López  
Instituto de Estudios  
Internacionales  
Universidad del Mar  
Bahías de Huatulco  
Oaxaca, México*

se enfrentan a malas condiciones laborales, es recurrente la falta de conocimiento y homogeneidad de los ordenamientos nacionales e internacionales, para que las autoridades puedan actuar con certeza jurídica.

*Entre Océanos,  
Umbral de Nuevos Mundos*

RIAS VOL. 8, FALL-WINTER Nº 2/2015

OBRAS CITADAS

- Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo (2007) *Informe de Actividades de la CAMEINTRAM,. Permisos temporales de navegación.*
- Castillo Ortiz, M. Á. (2008), 'Navimin corre la suerte del Titanic' *Reportaje de Revista T21.*
- (2006), 'Reporte Sectorial de la Marina Mercante', *Revista T21*, 16.
- Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (2006), *Boletín de los marinos* N° 20.
- (2007), *Boletín de los marinos*, N° 21.
- (2008), *Boletín de los marinos*, N° 22.
- (2009), *Boletín de los marinos*, N° 23.
- Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (2001), *Una revisión de la Campaña BDC de la ITF, Oslo a Delhi.* Londres.
- Organización Internacional del Trabajo (2001). *El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la estructura de la industria naviera.* Ginebra.
- Recomendaciones de la Comisión especial Independiente, encabezada por el Dr. Mario Molina Pasquel Henríquez.
- Recomendación No.14/2009. Caso de la Plataforma Usumacinta de PEMEX en la Sonda de Campeche.
- Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2009) *Diario Oficial de la Federación.*
- Reglamento Interior de la Secretaría de Relaciones Exteriores (2009) *Diario Oficial de la Federación.*
- Salgado y Salgado, J. E. (1997) *Panorama del Derecho Mexicano. Derecho marítimo.* México: Mc. Graw Hill.
- Tapia Guerrero, L. A. (2002), *Desregulación laboral en el sector de transporte marítimo en México: dumping social y crisis de la marina mercante nacional.* <[http://conocimientoabierto.flacso.edu.mx/medios/tesis/tapia\\_lares.pdf](http://conocimientoabierto.flacso.edu.mx/medios/tesis/tapia_lares.pdf)> .(consultado el 11.09.2012).
- (2008), *Estudio regional del mercado laboral para marinos latinoamericanos. El caso de México.* <<http://quipuojeda.blogspot.com/2010/06/estudio-regional-del-mercado-laboral.html>> (consultado el 11.09.2012).



# EL CANAL DE PANAMÁ EN EL DESARROLLO MARÍTIMO DE LAS AMÉRICAS

*Centroamérica es un puente de montañas, que en tiempos geológicos no muy remotos, levantaron sobre el mar los movimientos de la corteza terrestre y las erupciones volcánicas, conformando esa angosta franja irregular, tapizada de piedra volcánica, desde el estrecho de Tehuantepec hasta el Darién. Un istmo que unió las más viejas masas continentales de Norte y Sudamérica, y comunicó sus floras y faunas, separando los océanos que-hoy-ha vuelto a comunicar el Canal de Panamá.*

Rodolfo Pastor *Historia mínima de Centroamérica*

*Carlos Gabriel  
Argüelles Arredondo  
Instituto de Estudios  
Internacionales  
Universidad del Mar  
Bahías de Huatulco  
Oaxaca, México*

## INTRODUCCIÓN

Cuando se habla de maravillas del mundo, hay que hablar del Canal de Panamá. En efecto, durante siglos se buscó abrir un paso acuático para la navegación del Océano Pacífico al Océano Atlántico y viceversa. El Canal de Panamá se inauguró en 1914 y desde entonces ha prestado servicios para la dinamización del comercio mundial. Aunque se terminó en su totalidad en 1921. El Canal ha conectado los puertos del mundo y de las Américas y éstos se han beneficiado de sus servicios marítimos, portuarios e intermodales. Con su construcción, se fortaleció la seguridad regional y se impulsó la cooperación económica internacional.

Durante casi un siglo, Estados Unidos tuvo el control y administración del Canal. Sin embargo, la economía de Panamá se ha fortalecido, en particular, desde que se realizó la devolución por parte de Estados Unidos en 1999. La idea de erigir un paso

acuático en el istmo centroamericano data de más de 500 años. Su construcción real tardó más de treinta años entre el proyecto francés y el proyecto estadounidense. Fue el tercer canal artificial que se concretó después del Canal de Suez en Egipto y el Canal de Kiel en Alemania. La geografía privilegiada de Panamá, no sin contratiempos, fue un factor determinante para el desarrollo y conclusión del Canal.

El objetivo de este ensayo es demostrar la importancia geoestratégica, política y comercial del Canal de Panamá, aludiendo a la historia de su construcción, con los proyectos de Francia y de Estados Unidos y los tratados firmados con Estados Unidos sobre la administración y la posterior devolución a Panamá para operar el Canal. También se analiza la ampliación actual de la vía interoceánica para responder a las demandas tecnológicas, de la economía y comercio internacional, así como observar esquemas de seguridad en la región relacionados con el paso acuático. Finalmente, se evalúa la conectividad de los puertos de España y de México con el Canal de Panamá.

#### BREVE HISTORIA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ

La geografía selló el destino de Panamá. ‘La forma de Panamá es como una S acostada que hubiera dibujado una mano insegura y temblorosa’ (Turner, 2007: 31). Desde los tiempos de las poblaciones indígenas en América Central, ya se sabía de la estrecha franja de tierra que separa América del Norte de América del Sur. Cuando los españoles llegaron a Centroamérica, hicieron exploraciones en la costa oriental del istmo. En 1513, Vasco Núñez de Balboa cruzó por la selva de lo que ahora es Panamá, del Mar Caribe al Pacífico, y a este último lo llamó ‘mar del sur’. Con esa incursión, la corona española, empezó a observar que esa región era propicia para una especie de canal que permitiera el comercio y el tráfico marítimo con y hacia Asia de las mercancías provenientes de las colonias españolas.

Pero, esas primeras ideas tardarían trescientos años en cristalizarse. Esta historia es que en sucesivas ocasiones, se plantearon las hipótesis de construir un canal interoceánico que uniera al Atlántico con el Pacífico. ‘Pedrarias Dávila, el gobernador que fundó la ciudad de Panamá en 1514 sobre la recién descubierta costa

pacífica, se encargó de buscar, por encargo de la Corona de España, un pasaje natural que pudiera unir ambos mares' (N.d., 2011: 4). Durante mucho tiempo se buscó un camino ideal para realizar el proyecto, pero no se encontraba alguno factible, por eso construyeron el *camino real* y *camino de las cruces* para poder transportar mercancías y riquezas del Imperio Inca del Perú, atravesarlas por Panamá y luego en embarcaciones habilitadas enviarlas a España.

Desde esas épocas se puede vislumbrar la utilidad que la potencial construcción del Canal representaba, así como su posterior uso al servicio de los puertos españoles y de Europa en general. La relación existente entre el imperio español con las recién descubiertas tierras americanas y sus colonias, se fortaleció a través de las rutas marítimas, la navegación y el transporte acuático de mercancías.

Más tarde, en 1527 Pedro de los Ríos navegó en Canoa por el Río Chagres para buscar una desembocadura en el mar del norte o Mar Caribe, haciendo con ello exploraciones e inspecciones para buscar una ruta acuática adecuada para la navegación (Araúz, 2006). Sin embargo, la idea de realizar un canal, no se circunscribió solo a Panamá, sino hubo propuestas de construir un canal en el Darién, también en Panamá, en Nicaragua, pasando por el lago Nicaragua y en el Istmo de Tehuantepec en México. El primero en proponer la construcción de un canal por Panamá fue Álvaro de Saavedra y Cerón en 1529, quién siguió instrucciones del emperador Carlos V (Araúz, 2006).

En los años posteriores las propuestas continuaron para buscar una vía interoceánica. Así, entre los españoles, los franceses y los portugueses había disputas sobre el hallazgo de una ruta en el istmo centroamericano, además, en esas épocas se carecía de la capacidad técnica para emprender un proyecto transoceánico como un canal. Más tarde, a principios del Siglo XIX, el científico y explorador alemán, Alexander Von Humboldt también sugirió la construcción de un canal por Panamá después de sus exploraciones por Hispanoamérica. Estas ideas fueron expuestas en sus obras donde plasmaba las observaciones e investigaciones que había realizado en la América española.

También, el Libertador Simón Bolívar, en el Congreso Anfictiónico de Panamá de 1826, se refirió a la necesidad de una posible

*Carlos Gabriel  
Argüelles Arredondo  
Instituto de Estudios  
Internacionales  
Universidad del Mar  
Bahías de Huatulco  
Oaxaca, México*

apertura de un canal en Panamá, cuyas vías acortaran las distancias del mundo, estrecharan los lazos comerciales de los continentes y promovieran el intercambio de los productos de las cuatro partes del globo. (Congreso Universal del Canal de Panamá, 2012).

Posteriormente, en las décadas de 1830 y 1840, Estados Unidos ya estaba en expansión, y tenía como proyecto que en el oeste, sus costas las bañara el Océano Pacífico. Por esa razón, la comunicación y movimiento de mercancías de una costa a otra, este país las llevaba a cabo por mar. Pero, dar la vuelta al continente sudamericano, aun con los *Clippers* de la época, demoraba tres meses. Claro, el comercio podía cruzar por tierra en el istmo centroamericano, pero era difícil por el terreno y las enfermedades tropicales.

Fue ahí donde se vislumbró la posibilidad real de que existiese un canal. (Asimov, 2010: 180). 'El inconveniente de esta idea, desde el punto de vista americano, era que Gran Bretaña era la mayor potencia de la Tierra, y también ella estaba interesada en ese canal; hasta había establecido un protectorado sobre algunas partes de la costa de América Central con tal objetivo en vista' (180). Estados Unidos firmó dos tratados para contrarrestar la influencia de Inglaterra, y para reservarse derechos para sí que en el futuro podría ejercer. Uno de los tratados fue con Colombia que en ese entonces era Nueva Granada, el Tratado Bidlack-Mallarino de 1846, que permitía a Estados Unidos el derecho de paso o de tránsito por el Istmo de Panamá por cualquier medio en construcción o por construirse en esa región (Zea, 1972: 26).

En ese sentido, Estados Unidos garantizaría la neutralidad del Istmo y derechos de soberanía de Nueva Granada (Asimov, 2010: 185). El otro tratado que se firmó fue el Tratado Clayton-Bulwer el 19 de abril de 1850, en el cual Estados Unidos y Gran Bretaña convenían en no tratar de construir un canal exclusivo y mantener abierto cualquier canal que se construyese para ambos países y no fortificarlo ni dominar las regiones donde se construyese (Asimov, 2010: 180). En 1855, se inauguró la primera vía férrea trans-ístmica que unía al Atlántico con el Pacífico y tenía como finalidad, entre otras, transportar el oro recién descubierto en las costas de California. Los estudios continuaron toda la segunda mitad del Siglo XIX para ver donde era más viable construir un canal.

Tiempo más tarde, los franceses iniciaron el proyecto real de construir un canal. Cuando se habla del Canal de Panamá, el nombre de Ferdinand de Lesseps es incontornable. Lesseps fue el constructor del Canal de Suez en Egipto que se inauguró en 1869. En un Congreso de la *Sociedad Geográfica* de París, Lesseps fue el que decidió por donde se construiría el Canal de Panamá. (N.d., 2011: 7). Los franceses pensaban que construir un canal en el desierto de Egipto podría ser similar a construir un canal en Panamá. Las excavaciones iniciales empezaron el 1 de enero de 1880 y a los dos años más de 17,000 trabajadores, principalmente del Caribe, participaron en el ambicioso proyecto (N.d., 2011: 7). Con la fundación de la *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique*, Lesseps organizaba la construcción del Canal, incluso con la intervención de Gustavo Eiffel, y muchos otros ingenieros.

Pero, en Panamá la geografía era muy diferente, pues se atravesaban varias montañas con piedras de hasta 60 millones de años de antigüedad, el clima era muy cálido y húmedo, había lluvias torrenciales, además de las enfermedades tropicales y las crisis financieras, esto fue lo que hizo que el proyecto francés se tambaleara. Sin embargo, la semilla de la construcción práctica del canal quedó plantada por los franceses, por Lesseps y sus hombres, pues ellos removieron gran cantidad de tierra, construyeron ferrocarriles y hospitales, canales de navegación, entre otras obras de infraestructura. Pero, la crisis financiera y humana llevó a la quiebra y los trabajos se detuvieron.

#### EL PROYECTO DE ESTADOS UNIDOS

Después del descalabro de los franceses, Estados Unidos compró acciones de las compañías que se habían fundado y continuó con el proyecto de abrir la vía interoceánica. Pero, los defensores de construir un canal por Nicaragua, justamente eran los estadounidenses e insistieron en ese proyecto. Sin embargo, los accionistas franceses presionaron y el canal fue continuado en Panamá. Luego de indemnizar a los franceses, el Presidente Theodore Roosevelt fue el que impulsó la obra y ordenó que se culminara.

‘El 18 de noviembre de 1901 se firmó el Tratado Hay-Pauncefote con el embajador británico Julian Pauncefote. Por este Tratado, Esta-

*Carlos Gabriel  
Argüelles Arredondo  
Instituto de Estudios  
Internacionales  
Universidad del Mar  
Bahías de Huatulco  
Oaxaca, México*

dos Unidos recibía campo libre para construir y fortificar un canal. El Tratado fue ratificado por el Senado el 16 de diciembre'. (Asimov, 2010a: 185). Con este tratado Gran Bretaña se comprometía a no intentar construir un canal en el istmo centroamericano. Después, en 1903, los acontecimientos políticos y económicos de la época propiciaron la independencia de Panamá de Colombia. Con el Tratado *Herrán-Hay*, a Estados Unidos se le daban los derechos para llevar a cabo la construcción (Turner, 2007: 43). Este tratado establecía la cesión de tierras para construir un canal por un término de cien años prorrogables en los que Estados Unidos tendría soberanía sobre esas áreas (47). Después, se celebraron los Tratados *Hay-Bunau Varilla* también conocidos como la *Convención del Canal Istmico* entre Estados Unidos y Panamá, que establecían, entre otras cuestiones, garantizar la independencia de Panamá, la concesión a perpetuidad y derechos a Estados Unidos por el territorio cedido y pago por los derechos sobre el Canal (48).

Es decir, se acordaban la construcción, funcionamiento, mantenimiento, saneamiento y protección del Canal de Panamá (Kaiser Bazán, 2000). En 1906 ya se tenían listos los planos del Canal, los cuales incluían varios juegos de esclusas, la creación artificial del Lago Gatún, que llegó a ser el más grande del mundo en su tipo, el corte *culebra*, hoy corte *Gaillard*, se cerró el río Chagres, y también se insertaban los proyectos de construcción de poblados y bases militares (N.d., 2011: 10).

Los trabajos fueron dirigidos por George Washington Goethals, jefe de Ingenieros de 1907 hasta que se inauguró en 1914, quien también fue nombrado Primer Gobernador de la Zona del Canal de Panamá hasta 1917 (*Diario de Yucatán*, 2009).

El nombre de Goethals pasará a la historia como el hombre que logró una de las más grandes hazañas de la ingeniería y la construcción desde que los egipcios terminaron las pirámides—la construcción del Canal de Panamá (ACP, 2012).

Estados Unidos construyó el canal en diez años a un costo de 387 millones de dólares (ACP, 2006).

Por otra parte, un amigo de Theodore Roosevelt, Alfred Mahan, profesor del *Naval War College*, publicó un libro llamado *The Influence of Sea Power upon History*. En esta obra, se relataba el viejo sueño

de un paso hacia el Pacífico con un canal interoceánico, al mismo tiempo le daba a Estados Unidos la visión geopolítica del poder marino (McCullough, 2004: 224). Mahan, en su libro, siguió el rastro y declive de las potencias marítimas del pasado, había deducido que la grandeza de una nación y la supremacía comercial estaban directamente ligadas con el dominio del mar (225).

Desde el fin del Siglo XIX, Estados Unidos tuvo un cambio en su política exterior, pues su nuevo papel de potencia naval, la adquisición de Puerto Rico y la ocupación de Cuba, le dieron un dinamismo para tratar de controlar el Istmo de Panamá, reducir la influencia de Inglaterra en el mismo y tener su control. Entonces, por razones de seguridad, Estados Unidos se veía en la necesidad de adquirir el paso interoceánico y al mismo tiempo derogar el Tratado Clayton-Bulwer mencionado anteriormente (Zea, 1972: 27).

Por esa razón geopolítica, Estados Unidos se aventuró a la construcción y conclusión del Canal de Panamá. Esta obra de infraestructura, le daría poderío en las rutas marítimas y en el transporte de mercancías a todo el mundo. El Canal fue uno de los puntos clave de la frontera dinámica de Estados Unidos y también para la defensa de su territorio, su construcción representó un ahorro enorme en el recorrido de los barcos que conectan el dominio de un océano con el otro (Escalona Ramos, 1959: 153). Cuando se inauguró el Canal de Panamá, Estados Unidos dejó los proyectos de otros canales en Nicaragua o en Tehuantepec, reduciendo en este último su actividad comercial tanto con el ferrocarril que lo cruza como en el Puerto de Salina Cruz (155).

Los trabajos de construcción iniciaron en 1904 y se prolongaron por diez años hasta 1914, justo antes del inicio de la Primera Guerra Mundial. Aunque como se mencionó, el Canal quedó concluido totalmente hasta 1921. En el mismo orden de ideas, fue hasta el siglo XX que Estados Unidos se interesó realmente en el Pacífico, como lo había hecho por el Atlántico en el pasado. 'La apertura del Canal de Panamá, que en 1914 ya permitía el paso aunque las obras no se habían terminado, le ofreció a los Estados Unidos una ruta marítima directa entre los dos principales teatros de sus intereses nacionales comparable al vínculo que, una generación antes, había conseguido la Comunidad Británica con la apertura del Canal de Suez' (Thomson, 1990: 32-33).

*Carlos Gabriel  
Argüelles Arredondo  
Instituto de Estudios  
Internacionales  
Universidad del Mar  
Bahías de Huatulco  
Oaxaca, México*

Así, Estados Unidos fue conquistando intereses geopolíticos en el Pacífico, como lo demuestra, la adquisición de Guam y Filipinas después de la guerra con España. También, se expandieron a Hawai y parte de Samoa (Thomson, 1990: 33). Con la construcción e inauguración del Canal de Panamá, Estados Unidos fue consolidando su expansión marítima al Pacífico, como lo fue en su momento la expansión africana de los países europeos. Empero, la Unión Americana se fortalecía y buscaba extender su presencia en Asia, que incluía a China, país que ya ocupaba un lugar entre las grandes naciones mercantiles del mundo (33-34).

#### LA INAUGURACIÓN DEL CANAL

Con el paso del Vapor *Ancón* el Canal se inauguró formalmente el 15 de agosto de 1914. Aunque los trabajos de construcción continuaron tiempo después con presas y obras de mantenimiento. Con la apertura del Canal, el mundo cambió geopolíticamente. Se rediseñaron las rutas marítimas y se favoreció el tráfico internacional de mercancías. El comercio interoceánico se transformó y Europa se unió a través de la vía marítima con Asia. La costa este de Estados Unidos se ligó con su costa oeste y con el resto del mundo, renovando así su estrategia regional y global. América Latina se transformaba y América del Norte se separaba de América del Sur y se dibujaban nuevos escenarios geopolíticos en las Américas.

Con el surgimiento del Canal de Panamá, el ahorro en tiempo y en dinero se redujo considerablemente y el sueño de siglos se cumplía. Por ejemplo, un buque que sale de la costa este de Estados Unidos a Japón ahorra 3000 millas y un barco de Ecuador a Europa ahorra 5000 millas (N.d., 2012). En el Canal de Panamá un buque tiene un tránsito promedio de 16 horas (incluyendo tiempos de espera), y 8 horas de trayecto. Si el mismo buque navegara y utilizara el Estrecho de Magallanes en la Patagonia, su recorrido sería de más de tres semanas en una distancia de 8 mil millas de navegación, de ahí viene la importancia estratégica del Canal (Méndez, 1976).

#### LOS TRATADOS TORRIJOS-BARTER

El nombre oficial de los Tratados Torrijos-Carter fue: *Tratado del Canal de Panamá y Tratado concerniente a la neutralidad permanente del canal y al funcionamiento del Canal de Panamá*, entre

la República de Panamá y los Estados Unidos, firmados en la Sede de la Organización de los Estados Americanos (OEA), en Washington, D.C. el 7 de septiembre de 1977. Con estos tratados se abrogaban los Tratados *Hay-Bunau Varilla* y otros tratados ligados al Canal (Tratados Torrijos-Carter, 2012).

El contenido de los Tratados Torrijos-Carter, entre otras cuestiones, como se acaba de mencionar, establecía la abrogación de tratados anteriores y el establecimiento de una nueva relación, ratificación, entrada en vigor y duración, funcionamiento y dirección del Canal (Tratados Torrijos-Carter, 2012). Asimismo, los Tratados incluían, protección y defensa, principio de no intervención, protección al medio ambiente, banderas, privilegios e inmunidades, leyes aplicables y ejecución de leyes, régimen laboral, normas para el periodo de transición, canal a nivel del mar y un tercer juego de esclusas, transferencia de bienes y participación económica de la República de Panamá, así como el arreglo de controversias (Tratados Torrijos-Carter, 2012).

Como se puede observar, el contenido de los Tratados Torrijos-Carter, firmados por el entonces Presidente de Panamá Omar Torrijos y el Presidente de Estados Unidos James Carter, tenía un periodo de transición del Canal a Panamá en un periodo de veinte años. Los tratados entraron en vigor el 1 de octubre de 1979 y traspasarían la administración del Canal a Panamá al mediodía del 31 de diciembre de 1999. 'También se firmó un tratado de Neutralidad, tanto para tiempos de paz como para tiempos de guerra, garantizado por Panamá y Estados Unidos, al que se han adherido los más importantes Estados de la comunidad internacional' (N.d., 2011: 11).

#### DEVOLUCIÓN DEL CANAL A PANAMÁ EN 1999

El amanecer del nuevo milenio fue una época de cambio en la sociedad internacional. América Latina y el mundo fueron testigos de un hecho de profunda trascendencia histórica: la reversión de la vía interoceánica de Panamá, la más joven de las repúblicas de América Latina. En 1999, con la presencia de la entonces Presidenta de Panamá Mireya Moscoso, se le concedió a este país la administración del Canal y tierras adyacentes por parte de Estados Unidos, acuerdos pactados en los Tratados Torrijos Carter (Pérez Bravo, 2000: 150). 'Desde el 31 de diciembre de 1999, la República de Panamá ejerce plena soberanía sobre el Canal, que constituye

*Carlos Gabriel  
Argüelles Arredondo  
Instituto de Estudios  
Internacionales  
Universidad del Mar  
Bahías de Huatulco  
Oaxaca, México*

patrimonio inalienable de dicha nación y no puede ser vendido, cedido, hipotecado ni enajenado' (Ledezma, 2012).

El Canal de Panamá resulta ser un enclave estratégico a nivel político y comercial. En esta época de integración económica, cuando los mercados se dinamizan, la vía acuática resulta una gran ventaja para los países que comercian a través de tratados y zonas de libre comercio. También, su ubicación obedece a que desde que se planeó y construyó, el Canal impulsó la seguridad regional de Estados Unidos y la región de América Latina, aun cuando sus mayores usuarios son Estados Unidos, China y Japón. Con la devolución del Canal a Panamá, terminaban las actividades de la *Compañía del Canal de Panamá* que operaba Estados Unidos hasta entonces.

Desde que se devolvió el Canal a Panamá, se creó la *Autoridad del Canal de Panamá* (ACP) para administrarlo. Esta institución es la encargada de todos los aspectos técnicos y logísticos para el buen funcionamiento del Canal. La *Autoridad del Canal de Panamá* es una entidad del Gobierno de Panamá creada dentro de su Constitución Nacional y le corresponde privativamente la operación, la administración, el funcionamiento, la conservación, el mantenimiento, el mejoramiento y modernización del Canal, así como actividades y servicios de acuerdo a las normas legales y vigentes de la Constitución, para que el canal funcione de forma eficiente (ACP, 2012).

#### CAMBIOS GEOECONÓMICOS Y GEOESTRATÉGICOS DEL MUNDO LIGADOS AL CANAL DE PANAMÁ

Los aspectos económicos y geoestratégicos del mundo cambiaron con la apertura del Canal de Panamá en 1914 y siguen vigentes hasta nuestros días. Las dinámicas de fuerzas políticas y económicas cada día se redibujan en las relaciones internacionales. Cuando Mahan anunció que quien dominara las rutas marítimas y tuviera el poder naval, tendría el poder y la hegemonía internacional, no estaba equivocado. Las grandes empresas multinacionales de la actualidad mueven sus mercancías en su mayor parte vía marítima (80%), por eso el desarrollo de muchos países está ligado a la forma en cómo operen sus transportes y muevan sus recursos a través de los puertos y otras vías de comunicación.

El Canal de Panamá le da fluidez a esos movimientos, pues 5% del comercio mundial pasa por la vía interoceánica de Panamá. Asimismo, cuando se habla de la seguridad regional también el Canal toma un papel importante, pues forma parte de las estrategias políticas y económicas que se mueven en el mundo actualmente. También, la importancia del Canal de Panamá con relación a otros canales y estrechos naturales y artificiales (Suez, Kiel, Ormuz, Malaca, Gibraltar, Bósforo, Estrecho de Magallanes) resulta crucial, pues ellos son estratégicos en la navegación, en el acortamiento de distancias, en la dinamización del comercio, en la seguridad regional y en la geopolítica mundial. Aunque, técnicamente el Canal de Panamá no esté internacionalizado en su administración, si da servicio a naves marítimas de muchos países del mundo. Además de que los estrechos están regulados por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) y el derecho internacional público. Los estrechos están regulados por la Parte III, en los Artículos 34 a 45 de la CONVEMAR. (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 2011).

*Carlos Gabriel  
Argüelles Arredondo  
Instituto de Estudios  
Internacionales  
Universidad del Mar  
Bahías de Huatulco  
Oaxaca, México*

Como se ha mencionado, el Canal de Panamá forma parte del perímetro de seguridad del Sistema Interamericano a nivel regional, y tiene vigencia en la correlación de fuerzas del comercio mundial. Para los países de América Latina, también resulta estratégico pues ellos hacen uso de los servicios multimodales del Canal. En América Latina, los tratados de libre comercio y uniones aduaneras han ido aumentando paulatinamente. Algunos de estos mecanismos son el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), la Comunidad Andina (CA), el Mercado Común Centroamericano, la Alianza del Pacífico y el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC). La vía interoceánica de Panamá resulta fundamental para el funcionamiento y dinamización de estos instrumentos económicos y comerciales de la comunidad interamericana y mundial. También, para los puertos de Europa y Asia, sin duda, el Canal de Panamá es estratégico, pues ayuda a conectar las rutas marítimas entre sus mercados.

#### EL CANAL DE PANAMÁ EN MOVIMIENTO

La estructura básica del Canal está conformada desde los puertos de Balboa en el Pacífico hasta el Puerto de Colón

en el Caribe-Atlántico con casi 80 kilómetros de largo. Su perfil técnico es: desde el Océano Pacífico, los buques pasan debajo del Puente de las Américas que fue construido por Estados Unidos y es donde se une a América del Norte con América del Sur. El Canal pasa por el Puerto de Balboa y sigue por las esclusas de *Miraflores*, va por el Lago *Miraflores*, luego continúa por las esclusas de *Pedro Miguel* (construidas posteriormente debido a una falla geológica), pasa por el corte *Culebra* o *Gaillard*, continúa por el Lago *Gatún*, sigue a las esclusas de *Gatún* y la Bahía *Limón* y finalmente llega al Océano Atlántico pasando por el Puerto de Colón. Los barcos hacen este recorrido aproximadamente en ocho horas. Contando el tiempo en aguas del canal los buques cruzan en 24 horas en promedio (N.d., 2011: 12-13).

Desde que se abrió el Canal en 1914, hasta septiembre de 2011, 1, 015,721 buques han transitado la vía interoceánica de Panamá (¿Cuántas naves han transitado el Canal desde su inauguración?, 2012). Cada día atraviesan más de 70 naves. El Canal tiene contemplado abrir un tercer juego de esclusas para el año 2014. Esto es debido a que la operatividad del Canal está llegando a su límite y con eso dar la oportunidad de que buques Post-panamax y super Post-panamax puedan navegar por la vía acuática de Panamá, y con ello darle un impulso mayor a la obra de ingeniería más grande del Siglo XX y a la dinamización del comercio mundial.

Así, se trata de impulsar el comercio en los puertos del Canal. Balboa y Colón son recintos portuarios de manejo de carga contenerizada donde de ésta solo 5% se queda en Panamá, el otro 95% es mercancía que está de paso y se redirige a otros destinos en las 180 rutas que tiene el Canal de Panamá (Cruz, 2012: 17). 'Colón y Balboa son los puertos más grandes de Latinoamérica por su volumen de contenedores manejados y también las instalaciones de distribución internacional de tráfico más grandes del continente americano' (Cruz, 2012: 17).

También, se puede impulsar más la actividad en estos puertos de Panamá para llevar a cabo cadenas de su ministro y que sean agentes activos para agregar valor a las mercancías que transitan por esos recintos portuarios. De esa manera, se puede trabajar en actividades como el reempaque, etiquetado, manufactura ligera, ensamblaje, consolidación de la carga, entre otras. Con esto,

el Canal sería más que un puente marítimo de tránsito y se volvería más competitivo en el área logística, tal como lo hacen los puertos de Barcelona, Rotterdam, Singapur y Veracruz (Cruz, 2012: 17-19).

#### LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ

En 1977, dentro de los Tratados Torrijos-Carter, se acordó la ampliación del Canal con un tercer juego de esclusas. Desde el año 2006, mediante referéndum, se ha venido impulsando el crecimiento de la capacidad del Canal de Panamá. Esta modernización está basada principalmente en la construcción del tercer juego de esclusas. La ampliación se hace con financiamiento de Estados Unidos y de Japón (Turner, 1986: 19). Las esclusas actuales están limitadas para atender el tráfico marítimo que atraviesa el Canal. Esa infraestructura solo atiende a los buques llamados *Panamax* que navegan por esta vía.

Después de estudios nacionales e internacionales sobre el impacto ambiental, social, así como financiero, las nuevas esclusas modernizarán la infraestructura ya existente y permitirán el tránsito de hasta 600 millones de toneladas al año, lo que equivale al doble de la capacidad actual del Canal. También la ampliación permitirá el tránsito de buques *Postpanamax*, es decir, naves con dimensiones mayores que los actuales buques (N.d., 2011: 32-34).

Los objetivos del nuevo proyecto de esclusas son hacer crecer los aportes del Canal al Tesoro Nacional de Panamá, mantener la competitividad, aumentar la capacidad de servicios y hacer que el Canal sea más productivo, seguro y eficiente (ACP, 2012). Las nuevas esclusas se ubicarán al sudoeste de las Esclusas de Miraflores del lado del Pacífico y al este de las esclusas de Gatún del lado del Caribe (Ibíd.). El objetivo de estas esclusas es atender y manejar buques portacontenedores de hasta 12,000 TEUs<sup>1</sup> con dimensiones máximas de 366 m. de eslora, 49 m. de manga y 15 m. de calado, así como a otros tipos de buques de hasta 170,000 toneladas de peso muerto.

<sup>1</sup> Las siglas TEU vienen del inglés y significan *Twenty-Foot Equivalent Unit*, que es una medida del transporte marítimo donde un TEU es la capacidad de carga de un contenedor de 20 pies.

*Carlos Gabriel  
Argüelles Arredondo  
Instituto de Estudios  
Internacionales  
Universidad del Mar  
Bahías de Huatulco  
Oaxaca, México*

Con esta capacidad, las nuevas esclusas podrán mantener la demanda más allá del año 2025. Las esclusas actuales seguirán funcionando simultáneamente con las nuevas esclusas. (Autoridad del Canal de Panamá, 2012). La construcción de este nuevo juego de esclusas empezó en 2007 y se completará en 2014 para empezar a funcionar en 2015. El coste del proyecto se financiará con los peajes y un préstamo interino que se pagará en menos de ocho años (Autoridad del Canal de Panamá, 2012) Además, con esta ampliación del Canal, seguramente habrá más demanda en infraestructura para conectar las diversas instalaciones de la vía acuática.

También, se necesitará modernizar la cadena logística de ferrocarriles, puertos y aeropuertos, así como puentes que crucen el Canal. La ampliación de esclusas conlleva un aumento en áreas ligadas a las actividades logísticas y comerciales. Actualmente, se busca impulsar el Puerto de Balboa y la parte del Canal colindante con el Océano Pacífico, debido al aumento del comercio de la República Popular China que entra por la parte sur del Canal. China y Estados Unidos son los países que utilizan más la vía acuática como se ha mencionado. Sin embargo, también otros países hacen uso un poco menor del Canal como son España y México.

#### CONECTIVIDAD DE LOS PUERTOS DE ESPAÑA Y MÉXICO A TRAVÉS DEL CANAL DE PANAMÁ

De las entre 144 y 180 rutas marítimas que atraviesan el Canal y atienden a más de 80 países, muchas de éstas parten de los puertos de América del Norte en el lado del Pacífico y del Atlántico. Como se ha mencionado, el Canal de Panamá atiende 5% del comercio mundial y 23% del comercio de Asia con el este de Estados Unidos (Editor, 2012). Así, el Canal permite la conectividad de los puertos y facilita el comercio entre Asia, América y Europa. También, otras de las rutas comerciales que usan el Canal son desde Europa a la costa oeste de Estados Unidos y Canadá.

Las rutas que atraviesan el Canal, que van en ambos sentidos, en particular unen los puertos de España y México al hacer escala o tener como destino final sus puertos, transportando granos, carga contenerizada, petróleo y sus derivados (Canal de Panamá, 2012). Por ejemplo, en 2011, México se consolidó como el noveno cliente mundial del Canal de Panamá, sexto a nivel del continente americano

y quinto en América Latina y el Caribe (Meléndez, 2012). Con rutas desde o hacia puertos mexicanos, este tránsito aumentó de 11.8 millones de toneladas en 2010 a 12.2 en 2011 (Meléndez, 2012). Un total de 879 mil 235 toneladas largas de mercancías pasaron en 2011 procedentes de puertos mexicanos del Atlántico al Pacífico y a otros destinos en ese océano en Estados Unidos, Canadá, América Latina, Asia y Oceanía. En 2010 hubo una recuperación al contar 591 mil 562 toneladas (Meléndez, 2012).

Algunas de las rutas que provienen de extremo oriente, hacen escala en puertos mexicanos, continúan por el Canal de Panamá hasta su destino en la costa este de Estados Unidos y Europa. Asimismo, la ampliación descrita anteriormente del Canal de Panamá, con la construcción del nuevo juego de esclusas, al mismo tiempo, impulsa el desarrollo y competitividad portuaria de los países de América Latina en general y de México en particular. Esto es debido a que si se construyen pasos en el Canal para buques de amplio calado y dimensiones como los *Post-panamax* y los *super Post-panamax* con capacidad de entre 4000 y 13,640 TEU (Editor, 2012), los puertos que los reciben deben ampliarse en capacidad e infraestructura.

El Canal de Panamá es el punto de mayor conectividad del mundo, pues Panamá y los países de América Latina han ido mejorando su capacidad de carga (Osuna, 2012). Por ejemplo, los puertos de Manzanillo, Lázaro Cárdenas en el Pacífico y Veracruz y Altamira en el Golfo de México, han mejorado sus lugares con respecto a los puertos de la región, debido al paso de buques que vienen o van por la ruta interoceánica de Panamá (Osuna, 2012). Sin embargo, persiste la polémica de si la ampliación del Canal de Panamá podría afectar los planes del corredor intermodal en el Istmo de Tehuantepec conectando los puertos mexicanos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, en el Pacífico y Golfo de México respectivamente y el Puerto de Punta Colonet en Baja California.

Por el contrario, más que afectar esos puertos mexicanos al crear competencia, se debe colaborar y desarrollar ventajas comparativas en el ámbito marítimo-portuario, para tener rutas más competitivas que promuevan el transporte de carga en el Pacífico y el Atlántico aprovechando la situación intermodal y estratégica

*Carlos Gabriel  
Argüelles Arredondo  
Instituto de Estudios  
Internacionales  
Universidad del Mar  
Bahías de Huatulco  
Oaxaca, México*

del Canal de Panamá. Otra de las oportunidades de cooperación entre los puertos mexicanos y el Canal, es el impulso de rutas de cruceros turísticos que los conectan, pues ya operan varias compañías navieras de este tipo de servicio marítimo. Así, se fortalece la comunicación, la creación de empleos y la apertura de giros diferentes al comercio vía marítima tocando al Canal de Panamá, el puerto de Manzanillo, los Cabos y Puerto Vallarta.

En el mismo orden de ideas, en el Corredor Transistmico de México se planea construir una doble vía férrea a través de la región para el tráfico de mercancías (CNN, 2009). De cualquier manera, aun con esa obra, Tehuantepec movería solamente 10% de lo que mueve Panamá, y si éste último mueve 5% del comercio mundial, ese corredor movería solo 0.5% del tráfico global.

Por su parte, España emplea las rutas marítimas hacia Asia, principalmente a China, con fletes marítimos de bajo coste desde los puertos de Barcelona, Valencia y Algeciras. También, utiliza fletes marítimos baratos desde esos puertos para enviar y recibir mercancías hacia y desde los puertos de Estados Unidos, Colombia, Argentina, Brasil y México (Flete Marítimo en icontainers, 2012). Para dinamizar las rutas existentes que unen al Canal de Panamá con los puertos españoles se firmó un Convenio de la Autoridad Marítima de Panamá con el Puerto de A Coruña, con la finalidad de hacer negocios marítimo-portuarios. Es importante señalar que anteriormente ya había un convenio firmado en 2009 entre Puertos de España y la Autoridad Marítima de Panamá, pero ese documento no incluía a la Autoridad Portuaria de A Coruña (AMP firma convenio que promueve negocios con puerto español, 2012).

A su vez, la Autoridad del Canal de Panamá mantiene intercambio de información con la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras concerniente al tráfico de buques, remolque, pilotaje, seguridad marítima, entre otras cuestiones, con la finalidad de dar seguimiento al Memorando de Entendimiento que firmaron ambas instituciones a finales de 2010 (Encuentro Puerto de Algeciras–Canal de Panamá, 2012). En el mismo año, los puertos de Valencia, Algeciras, Barcelona y las Palmas se situaron dentro de los primeros 100 puertos con manejo de contenedores del mundo y dentro de los primeros 20 en Europa, con un movimiento de 10.2 millones de TEU's ('Valencia, Algeciras, Barcelona

y las Palmas entre los 100 primeros puertos de contenedores del mundo', [2012]). Entonces, se puede observar que los puertos de México y España mantienen rutas marítimas y se conectan con los servicios logísticos que ofrece el Canal de Panamá, para ir tejiendo nuevos acuerdos y programas que impulsen el complejo tablero del comercio marítimo internacional.

#### COMENTARIOS FINALES

Como se acaba de ver, la historia de siglos de construir un canal que uniera a los océanos Atlántico y Pacífico, se concretó con el Canal de Panamá en 1914. España y las otras potencias como Inglaterra, Francia y Estados Unidos, buscaron la creación del paso estratégico que llegó a constituir el Canal de Panamá. Los proyectos de Francia también sembraron la semilla real de la construcción del Canal y le dieron el impulso necesario para iniciar la obra y la conclusión del mismo fue con Estados Unidos. Con el control del paso acuático por parte de Estados Unidos se desarrolló mucho el comercio internacional, pero los tratados Torrijos-Carter fueron determinantes para la devolución de la administración del paso acuático a los panameños.

Sin duda, el Canal de Panamá representa uno de los grandes logros humanos, por sus altos costos, llegando a constituir una obra clave en el desarrollo económico y social de Panamá. Así, este país ha estado en el primer lugar de crecimiento económico en América Latina en los últimos años, llegando a alcanzar hasta un 10% de avance anual en su economía. Estados Unidos y China son los mayores usuarios del Canal, pero los países de América Latina y los demás actores de la comunidad interamericana, también han aprovechado las oportunidades de comercio y negocios que ofrece el Canal. Con la ampliación del paso acuático y la construcción del tercer juego de esclusas, se busca seguir en la competencia y lograr ser un paso y puente estratégico de vanguardia en las Américas y el mundo.

Con esta modernización, el Canal no se deberá quedar atrás frente a la fuerte competencia que se avecina, con el probable proyecto de construcción de un canal en Nicaragua, o por razones medioambientales de descongelamiento de glaciares, se tendrá más accesible el Paso del Noroeste en el Ártico canadiense

*Carlos Gabriel  
Argüelles Arredondo  
Instituto de Estudios  
Internacionales  
Universidad del Mar  
Bahías de Huatulco  
Oaxaca, México*

para la navegación y así dibujar nuevas rutas de comercio marítimo internacional. Finalmente, los puertos de España y México han buscado ya un acercamiento a las oportunidades de comercio marítimo que ofrece el Canal de Panamá, haciendo puntos de escala, proyectos de seguridad y tecnología, incluso con inversiones en la ampliación del paso acuático más importante de las Américas.

ACP (2012) 'Historia del Canal de Panamá–George Washington Goethals, 1914–1917', Panamá, Autoridad del Canal de Panamá. <<http://www.pancanal.com/esp/history/biographies/goethals.html>> (consultado el 28.05.2012).

----- (2012) 'Proyecto del Tercer Juego de Esclusas', <<http://www.pancanal.com/esp/plan/documentos/propuesta/acp-propuesta-datos-principales.pdf>> (consultado el 08.08.2012).

----- (2012) 'Vistazo a la Autoridad del Canal de Panamá', <<http://www.pancanal.com/esp/acp/acp-overview.html>> (consultado el 28.05.2012).

----- (2006) 'Plan Maestro del Canal de Panamá', <[www.pancanal.com/esp/plan/documentos/plan/acp-plan-apuntes.pdf](http://www.pancanal.com/esp/plan/documentos/plan/acp-plan-apuntes.pdf)> (consultado el 26.05.2012).

AMP (2012) 'AMP firma convenio que promueve negocios con puerto español', <<http://www.amp.gob.pa/newsite/spanish/prensa/noticias/2011/abril/20110410.html>> (consultado el 10.09.2012).

Araúz, C. A. (2006) 'Un sueño de siglos: el Canal de Panamá', *Revista Tareas*, N° 123, <[www.bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/panama/cela/tareas/.../02arauz.pdf](http://www.bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/panama/cela/tareas/.../02arauz.pdf)> (consultado el 25.05.2012).

Asimov, I. (2010) *Los Estados Unidos desde 1816 hasta la Guerra Civil*. Madrid: Alianza Editorial.

----- (2010) *Los Estados Unidos desde la Guerra Civil hasta la Primera Guerra Mundial*. Madrid: Alianza Editorial.

*Canal de Panamá, La Enciclopedia Libre Universal en Español* (2012) <[http://enciclopedia.us.es/index.php/Canal\\_de\\_Panam%C3%A1](http://enciclopedia.us.es/index.php/Canal_de_Panam%C3%A1)> (consultado el 26.05.2012).

Canal de Panamá (2012) 'Servicios Marítimos, Rutas comerciales' <<http://micanaldepanama.com/canal-servicios-maritimos/rutas-comerciales>> (consultado el 07.09.2012).

Castellanos Hernández, E. de J., Hernández García, J. (eds) (2011) *Tratados Vigentes Celebrados por México (1836–2010)*. México: Secretaría de Gobernación, Secretaría de Relaciones Exteriores, Senado de la República.

Castillo, M. Á.; Toussaint, M.; Vázquez Olivera, M.; De Vega, M. (eds) (2011) *Centroamérica. Historia de las relaciones internacionales*

*Carlos Gabriel Argüelles Arredondo  
Instituto de Estudios Internacionales  
Universidad del Mar  
Bahías de Huatulco  
Oaxaca, México*

*de México, 1821-2010*. México: Secretaría de Relaciones Exteriores, Dirección General del Acervo Histórico Diplomático.

CNN (2009) '¿El nuevo Canal de Panamá daña a México?', *CNN en Expansión* <<http://www.cnnexpansion.com/obras/2009/02/11/el-nuevo-canal-de-panama-dana-a-mexico>> (consultado el 07.09.2012).

Congreso Universal del Canal de Panamá (2012) AG/RES. 1379 (XXVI-O/96) <<http://www.oas.org/juridico/spanish/ag-res96/Res-1379.html>> (consultado 04.09.2012).

----- (2012) '¿Cuántas naves han transitado el Canal desde su inauguración?', <<http://www.pancanal.com/esp/general/canal-faqs/tolls.html>> (consultado el 28.05.2012).

Cruz, O. (2012) 'Panamá: ¿Plataforma logística o portuaria?', *Revista T21*, Volumen 152.

----- (1989) 'De la Unión Internacional de las Repúblicas Americanas a la Organización de los Estados Americanos, 1890-1990', *Revista Interamericana de Bibliografía*, Vol. XXXIX, N.º. 4, 535-552.

*Diario de Yucatán* (1999) 'La Tierra Dividida, El Mundo Unido: El Canal de Panamá', Mérida, Yucatán <[www.bdigital.binal.ac.pa/bdp/descarga.php?f.../el%20canal%20de%20panama.pdf](http://www.bdigital.binal.ac.pa/bdp/descarga.php?f.../el%20canal%20de%20panama.pdf)> (consultado el 26.05.2012).

Editor (2012) '98 años favoreciendo el comercio mundial', *Marco Trade News* <<http://marcotradenews.com/editorial/18445/98-anos-favoreciendo-al-comercio-mundial>> (consultado el 07.09.2012).

Encuentro Puerto de Algeciras-Canal de Panamá (2012) blog <<http://www.puertoalgeciras.org/2011/04/encuentro-puerto-de-algeciras-canal-de.html#!/2011/04/encuentro-puerto-de-algeciras-canal-de.html>> (consultado el 10.09.2012).

Escalona Ramos, A. (1959) *Geopolítica Mundial y Geoeconomía, Dinámica Mundial, Histórica y Contemporánea*. México: Ediciones Ateneo.

Kaiser Bazán, D., Rodríguez J., E. (2000) 'El Canal de Panamá: Una obra de Ingeniería y su Historia' *Revista de Obras Públicas*, Enero, N.º 3.394: 53-61. <[www.ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/2000/2000\\_enero\\_3394\\_05.pdf](http://www.ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/2000/2000_enero_3394_05.pdf)> (consultado el 26.05.2012).

Ledesma, H. (2012) 'Geopolítica Sudamericana: La Incorporación de Panamá, las Islas del Atlántico Sur y el Cuadrante Antártico Sudamericano a la Comunidad Sudamericana de Naciones'.

UNASUR, Instituto de Sudamérica: 3, <<http://xa.yimg.com/kq/groups/22646388/626358194/name/Geopol%C3%ADtica+Sudamericana%5B1%5D.pdf>> (consultado el 19.09.2012).

McCullough, D. (2004) *Un camino entre dos mares, La creación del Canal de Panamá (1870-1914)*. Madrid: Espasa Fórum.

----- (2011) *Guía del Canal de Panamá*. Panamá: Ediciones Balboa.

Meléndez, J. (2012) 'México usa más el Canal de Panamá', *El Universal*, lunes 9 de enero <<http://www.eluniversal.com.mx/finanzas/92100.html>> (consultado el 07.09.2012).

Méndez, M. (1976) 'Panamá, el Canal y la Zona del Canal', *Nueva Sociedad*, N° 26, Septiembre-October: 5, <[www.nuso.org/upload/articulos/265\\_1.pdf](http://www.nuso.org/upload/articulos/265_1.pdf)> (consultado el 27.05.2012).

Osuna, J. (2012) 'Beneficiará a México el Canal de Panamá', *Noroeste.com*, <<http://www.noroeste.com.mx/publicaciones.php?id=766341>> (consultado el 07.09.2012).

Pastor, R. (2011) *Historia mínima de Centroamérica*. México: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos.

Pérez Bravo, A.; Roberto Sierra, I. (2000) 'La reversión del Canal de Panamá', *Revista Mexicana de Política Exterior*, N° 59.

Senado de la República, (2011) 'Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)', in Castellanos Hernández, E. de J., Hernández García, J., (eds); *Tratados Vigentes Celebrados por México (1836-2010)*. México: Secretaría de Gobernación, Secretaría de Relaciones Exteriores, Senado de la República.

Thomson, D. (1990) *Historia Mundial de 1914 a 1968*. México: Fondo de Cultura Económica.

Torres Abrego, J. E. (1975) 'En torno a la Zona del Canal y el subdesarrollo panameño', *Comercio Exterior*, Vol. 25, N° 7.

Tratados Torrijos-Carter (2012) <<http://www.pancanal.com/esp/ctransition/treaty/torrijoscarter.html#articulo3>> (consultado el 27.05.2012).

----- (2012) 'Valencia, Algeciras, Barcelona y las Palmas entre los 100 primeros puertos de contenedores del mundo' <<http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/DAF706E5-EC27-4857-A59F-9A490433D30B/107126/11103102.pdf>> (consultado el 11.09.2012).

Carlos Gabriel Argüelles Arredondo  
Instituto de Estudios Internacionales  
Universidad del Mar  
Bahías de Huatulco  
Oaxaca, México

- Turner, J. (2007) *Panamá en la América Latina que concibió Bolívar*. México: Universidad Autónoma de la Ciudad de México, Plaza y Valdez Editores.
- Turner, Y. A. (1986) 'Panamá: crisis, soberanía y el carácter de sus relaciones con México 1978-1986', en A. Aguilar Zinser, y R. Jaubert Rojas, (eds) *Relaciones Centroamérica-México, Panamá*. Programa de Estudios Centroamericanos, Centro de Investigación y Docencia Económicas.
- Villafuerte Solís, D. y Leyva Solano, X. (eds) (2006) *Geoeconomía y Geopolítica en el área del Plan Puebla-Panamá*, México: Cámara de Diputados, CIESAS, Miguel Ángel Porrúa.

# ABSTRACTS/RESÚMENES

## **Luis Juan Solís Carrillo**

Maritime elements in the oeuvre of Ramon Lopez Velarde, a poet who 'never knew the sea'

*Entre Océanos,  
Umbral de Nuevos Mundos  
RIAS vol. 8, Fall-Winter,  
Nº 2/2015*

Considered by many as the 'national poet' of Mexico, cantor of a province traumatized by the 1910 Revolution, Ramon Lopez Velarde Jerez writes poetry abounding in maritime metaphors: boat, vessel, islands, among many other images match the voice of a poet who equated his own personality to a lamp: a sailboat-shaped vessel, which hangs in the Cathedral of San Luis Potosi. In a poetic horizon that extends between the ends of a marked dualism, Lopez Velarde aspires, as he says in one of his most celebrated poems, to 'drop anchor in the last treasure of love'. Similarly, he speaks of a 'curly tide', in which 'the sea smiles' and 'unstable foam is eternity'. His are wonderful, crystal-clear, images: no small thing in the case of a poet who, as they say, 'never knew the sea'.

## **Fabián Gabriel Mossello**

Spanish-American Historical Novel and the Rewriting of History. Seafarers, History and Writing in *Vigil of the Admiral* by Augusto Roa Bastos

The historical novel in Latin America has contributed much to Latin American historiography. Beginning with the earliest writings by chroniclers, conquistadors and priests, writing has served to comment on the reality of our American world: a world of immense complexity, both in terms of materiality of existence and of intellectual life. The article addresses this complexity with reference to a particular historical novel: *Vigil of the Admiral* (1992) by the Paraguayan writer Augusto Roa Bastos. The novel offers a rereading of the life of Christopher Columbus, in which the latter's biography is presented as an alternative version of that adopted by official historiography. The writer highlights

scenes of Columbus's intimate life and populates the narrative with his thoughts, his obsessions, fears and visions of the future in the crucial historical moment when the relationship between the New and the Old Worlds becomes defined.

### **Alfredo Salazar López**

On Precariousness of Maritime Labor.  
The Case of Mexico (1980–2006)

Currently, the debate on employment and economic performance develops along the lines of two traditional approaches to labor. One side of the debate is represented by the 'neoclassical' promoters of the idea that the market is the only factor regulating relations between employers and workers; the other side is represented by institutionalists proposing models for reform of labor markets based on business productivity and competitiveness of nations. However, those occupying the middle ground integrate in their arguments both the need for economic efficiency and the need for social justice, recognizing that forms of state regulation and control in the labor market are necessary. Hence, also the situation of maritime transport is suspended between two systemic assumptions: first, that the regulation of maritime labor should be governed by international standards, with no institutional freedom for each country to design its own rules, and that it should be based on a general model ratified by most nations. Second, compared to the neoclassical model, the present day condition of the shipping industry testifies to the fact that the 'lack of laws regulating competition is responsible for the serious deterioration of the working conditions' and that it curtails the space of collective negotiations warranting the seagoing personnel acceptable working conditions. Such a shortage of international regulations renders healthy balance in labor relations impossible. However, despite the present-day diagnosis of the situation, the discussion on the likely paths for the development of labor regulations on board of merchant vessels tends towards arguments presented by the institutionalists, who advocate the need to establish forms of regulation and state control over the market and its players. At present, such a form appears to be the only one leading to the achievement of at least a measure of labor protection at sea. Today, the mechanisms of the market for maritime work impacting the living conditions of the personnel may be seen as exemplified by the phenomenon of the so-called 'crews of convenience', i.e.: crews hired under precarious working conditions, which the workers accept seeing no other alternative to unemployment. Such contracts, signed without government or union mediation, in the context in which no international fair trade laws respecting work at sea exist, reinforce the case for national and international regulation. The phenomenon of the crews of convenience and, generally, the intensification of the deregulatory tendencies in the shipping industry, point to the actual as well as potential role of trade unions in the sector. The globalization of shipping has taken unions, born in the context of state regulations, by surprise. The proliferation of free flag shipping and the consequent reduction of national

*Entre Océanos,  
Umbral de Nuevos Mundos*

RIAS VOL. 8, FALL-WINTER Nº 2/2015

fleets, caused by the liberalization of markets, resulted simultaneously in the increase of the number of sailors hired under substandard conditions and in the growth of the scale of the exchange of goods across the world. The deregulation in this sector allows for both phenomena to expand: on the one hand, it facilitates the free registration of vessels, it energizes the search for tax havens, but on the other, it fosters the free choice in hiring and firing crews and in pricing the freight solely on the basis of the market principles of supply and demand. Exemplifying the situation are the characteristics of the system of labor regulation in Mexico's maritime labor law, which show that the actual dynamics of the labor market has been accommodated by the system's flexibility. Yet, it must be noted that this flexibility of flags of convenience effectively undermines the safety of employment for Mexican sailors, because in the context of the reduction of the national fleet, given the precarious conditions of labor, crews must compete with Asians, who make up 80% of the global maritime workforce. To mitigate this situation, efforts have been taken by some nations to find a solution to the problem. Such efforts have been recorded by the International Maritime Organization (IMO) and the International Labour Organisation (ILO), who promote the implementation of international norms and standards of their application. As a result, the Maritime Labour Convention (2006), sponsored by the ILO, has become a milestone in the process leading to improvements in the international working environment. With its working documents amounting to more than 65 conventions and recommendations, its adoption in March 2006 and implementation on August 21st, 2013, will continue to impact the lives of 1.2 million seafarers in the world, whose work makes 80% of world trade possible. Therefore, it is important to study the effects of the implementation of such regulations in the context of the actual work conditions on board of on ships since international organizations (such as the ILO, which seeks to curb casualization of employment through international rules that protect the interests of workers on board) became active in the process. In this context, the first part of this article illustrates how the merchant navies weaken in the face the processes of economic liberalization (which translates into working conditions on board). In the second part, this phenomenon is studied on the basis of the case of Mexico. Finally, the impact of the 2006 Convention, which aims to address the global maritime job insecurity, is analyzed, with particular emphasis on the prospective consequences of the systematic implementation of the Convention's regulations of the Convention, whose cornerstone is the protection of the seagoing personnel, yet whose provisions meet with a serious degree of resistance on the part of the advocates of deregulation.

### **Carlos Gabriel Argüelles Arredondo**

The Panama Canal in the Maritime Development of the Americas

The Panama Canal is one of the greatest engineering projects that man has ever undertaken in history. Throughout the period of three hundred years, many ideas concerning the prospect of joining two great oceans,

and thus to change the geopolitics of the planet, were presented; many attempts at the implementation of the project and attempts were made, and thus the history of the Panama Canal is a history story of numerous failures leading to an ultimate success. With the opening of the Canal, strategic transformations in the area of politics, economy and trade have taken place world-wide. Directly or indirectly related to the opening of the Canal was also the significant shift of attention in the international approach to the regulation of the principles concerning the use waterways, which led to agreements and treaties signed to improve world trade with the view to the advancement of the inter-American and international community.

# NOTAS BIOGRÁFICAS

## NOTES ON CONTRIBUTORS

### **Luis Juan Solís Carrillo**

*Universidad Autónoma del Estado de México, México*

Luis Juan Solís Carrillo—Doctor en Humanidades por parte de la Universidad Autónoma del Estado de México. Profesor e investigador de tiempo completo de la misma universidad. Ha escrito artículos en diversas revistas literarias de México y del extranjero. Es coautor de diversos volúmenes dedicados a la traducción y a la literatura.

Luis Juan Solís Carrillo holds a Ph.D. in Humanities and Letters granted by the National Autonomous University of Mexico. He is a professor and full-time researcher at the same University. He has written articles for a number of various literary magazines in Mexico and abroad. He is also a co-author of several monographs devoted to translation and literature.

*Entre Océanos,  
Umbral de Nuevos Mundos  
RIAS vol. 8, Fall–Winter,  
Nº 2/2015*

### **Fabián Gabriel Mossello**

*Universidad Nacional de Villa María Córdoba, Argentina*

Fabián Gabriel Mossello, Profesor y Licenciado en Letras Modernas, Especialista en Lectura, Escritura y Educación, FLACSO y Magíster en Literaturas Latinoamericanas por la U.N.C. Entre sus libros se destacan: Melana, Marcela, Fabián Mossello, (2007) *Construcción de identidades culturales a partir de procesos de escritura de ficción*. Advocatus; Melana-Mossello, (2003) *Voces de ceniza y agua. Antología literaria*; Mossello, Fabián (2002) 'Escritura literaria y campo cultural judío en Argentina', en: Mozejko-Costa (2002) *Lugares de decir. Competencia social y estrategia discursiva*. HomoSapiens; Fabián Mossello, (2010), *Literatura, ideología y sociedad*. EDUVIM. UNVM; Fabián Mossello, Daniel Teobaldi (2010) *Imaginario literarios y culturales. Géneros y poéticas*. Ediciones El Copista. Cba; Co-dirige la revista *Sendero*, del Programa Universitario para Adultos Mayores, UNVM. Director del Proyecto de Investigación El Discurso del Policial (2010–2014). UNVM. Profesor en la Universidad Nacional de Villa María, Córdoba, Argentina.

Fabián Gabriel Mossello holds a B.A. in Modern Specialist Reading, Writing and Education (FLACSO) and an M.A. in Latin American Literature granted by the UNC. Among his more important publications are: Melana, Marcela,

Mossello Fabian (2007) *The Construction of Cultural Identities from Fiction-Writing Processes*. Advocatus. Melana-Mossello (2003) *Voices of Ash and Water. A Literary Anthology*; Mossello Fabian (2002) 'Literary Writing and Jewish Cultural Space in Argentina', in Mozejko-Costa (2002) *Places that Speak. Social Competence and Discursive Strategies*. HomoSapiens; Fabian Mossello (2010), *Literature, Ideology and Society*. Eduvim. UNVM; Fabian Mossello, Daniel Teobaldi (2010) *The Literary and Cultural Imaginarium. Genres and Poetics*. Copista.Cba Editions. Mosello co-edited the magazine *Path*, co-directed the University Program for Senior Adults at UNVM and directed the research project entitled Investigations into Political Discourse (2010–2014) at UNVM. Currently, Fabián Gabriel Mossello is a professor at the National University of Villa María, Córdoba, Argentina.

### **Alfredo Salazar López**

*Instituto de Estudios Internacionales, Universidad del Mar, Bahías de Huatulco, Oaxaca, México*

Alfredo Salazar López—Profesor-Investigador, Instituto de Estudios Internacionales, Universidad del Mar, Bahías de Huatulco, Oaxaca, México. Abogado. Maestro en Ciencias Marítimas y Portuarias. Temas de publicaciones son: 'Piratería Soluciones Globales para problemas Globales; Banderas de Conveniencia y Medio Ambiente; México Frente la ratificación del Convenio sobre Trabajo Marítimo; Justicia Universal en los Océanos; Artículo 32 Constitucional garantía de trabajo para los marinos mercantes. Delegado de México ante la OIT durante la redacción y adopción del Convenio sobre Trabajo Marítimo, 23 de febrero 2006.

Alfredo Salazar Lopez is a Research Professor at the Institute of International Studies of the Universidad del Mar, Huatulco, Oaxaca, Mexico. As a lawyer, Alfredo Salazar Lopez holds a Master's degree in Maritime and Port Sciences. The central themes of his publications include: 'Piracy: Global Solutions to Global Problems'; 'Flags of Convenience and Environment'; 'Mexico Front: Ratification of the Maritime Labour Convention'; 'Universal Justice in the Oceans'; 'Article 32 Constitutional Guarantee of Work for the Merchant Marine'. Alfredo Salazar Lopez was Mexico's delegate to the ILO for the drafting and adoption of the Maritime Labour Convention, February 23, 2006.

### **Carlos Gabriel Argüelles Arredondo**

*Instituto de Estudios Internacionales, Universidad del Mar, Bahías de Huatulco, Oaxaca, México*

Profesor-Investigador, Instituto de Estudios Internacionales, Universidad del Mar, Huatulco, Oaxaca, México. Licenciado en Relaciones Internacionales, (Universidad Nacional Autónoma de México), Maestro en Relaciones Internacionales (Universidad Laval), Canadá. Estudios de postgrado en Integración Regional y Relaciones Económicas Internacionales, Universidad de Barcelona, España. Experiencia: UNICEF - Belice/México. Secretaría de Relaciones Exteriores, Instituto Quebequense de Altos Estudios Internacionales, Universidad Laval. Oficina Franco-Quebequense para la Juventud. Conferencias en 15 países. Publicaciones: 'Las actividades internacionales de Oaxaca: Una primera evaluación'; 'Canadá y América Latina: una relación estratégica hacia la integración económica'; 'La Antártica en el escenario jurídico internacional'; 'Canadá y México a quince

*Entre Océanos,  
Umbral de Nuevos Mundos*

RIAS VOL. 8, FALL-WINTER Nº 2/2015

años del TLCAN: algunas reflexiones', 'El Canal de Panamá: puente marítimo estratégico en las Américas'.

Carlos Gabriel Argüelles Arredondo is a Research Professor at the Institute of International Studies, Universidad del Mar, Huatulco, Oaxaca, Mexico. He holds a postgraduate degree in International Relations granted by National Autonomous University of Mexico and a Master's in International Relations granted by Laval University, Canada. He also holds a diploma of the Graduate Studies in Regional Integration and International Economic Relations from University of Barcelona, Spain. His professional experience includes work for: UNICEF–Belize / Mexico; Ministry of Foreign Affairs; the Québec Institute of International Studies, University Laval and the Franco-Quebecois Office for Youth. Argüelles Arredondo participated in conferences held in 15 countries. His publications include: 'The International Activities of Oaxaca: A Preliminary Assessment'; 'Canada and Latin America: A Strategic Relationship Towards Economic Integration'; 'The Antarctic in the International Legal Scene'; 'Canada and Mexico During the Fifteen Years of NAFTA: A Handful of Reflections', 'The Panama Canal: A Strategic Sea Bridge in the Americas'.



# RIAS EDITORIAL POLICY AND RIAS STYLE

## RIAS EDITORIAL POLICY

- *RIAS* is an electronic, print-on-demand, open-access, peer-reviewed journal.
- *RIAS* appears twice a year, in Spring/Summer and Fall/Winter. Copy deadlines for unsolicited submissions are, mid-November, and mid-February respectively. While calls for papers are not always disseminated for upcoming issues, when made, such calls will be announced at least 9 months prior to the scheduled publication date for each issue.
- *RIAS* welcomes submissions from all disciplines and approaches and from all parts of the world, provided that they pertain to the study of 'America' in the broadest implications of that term.
- Please, send your submissions via our OJS system at [rias-journal.org](http://rias-journal.org). Please, log in as 'Author' and follow the instructions provided by the system.
- *RIAS* seeks articles (up to 5,000 words) of general interest to the international American Studies community. If you have a proposal for an article, please contact the editor-in-chief with a brief synopsis (200 words). Suggestions for special issues, position papers, or similar initiatives should also be addressed to the editor-in-chief.
- Every submission should be accompanied by the author's name, institutional affiliation, and brief author bio, in addition to an abstract of up to 200 words and an attachment bibliography.

*Entre Océanos,  
Umbral de Nuevos Mundos-  
RIAS vol. 8,  
Fall-Winter, Nº 2/2015*

- In principle, we accept contributions in all 'American' languages (i.e., English, French, Spanish, Portuguese, etc.). Accompanying abstracts should be in English (and, if appropriate, in the language of the article's composition).
- *RIAS* will publish short position papers (approximately 1,000 to 2,000 words) that deal with topical issues in the international arena of American Studies. Only four or more position papers, submitted together, will be considered. These papers will typically be derived from conference panels, colloquia or other kinds of scholarly activity. They should be gathered and edited by one contributor, who will arrange for them to be peer-reviewed prior to submission. The submitting contributor will obtain and submit all author information, and will submit along with the papers a brief explanation or synopsis of the debate that is treated, for the purposes of orienting the reader with regard to the questions or problems to be discussed. The submitting contributor will also obtain and provide a brief (100 words) abstract for each paper submitted.
- Authors retain the copyright to their contributions. This means that the authors are free to republish their texts elsewhere on the condition that acknowledgment is made to *RIAS*. Authors who wish to reproduce materials already published elsewhere must obtain permission from the copyright holder(s) and provide such permission along with their submission. This includes all photographs or other illustrations accompanying a submission.

## STYLESHEET FOR CONTRIBUTORS

Please observe the following editorial guidelines when sending in a text for publication in *RIAS*:

- Send your document in RTF format.
- Start with your name, followed by your affiliation between brackets, and the full title on the next line.
- Pre-format your text in Times New Roman or Unicode font typeface, 12 point and 1.5 line spacing.
- For emphasis, use italics only. Do *not* underline words, do *not* use boldface.
- All text should be justified with last line aligned left, without kerning or any special text formatting.
- For page setup, use borders of 2.5 cm or one inch at all sides, format A4.
- Minimum resolution for images is 300 dpi.
- Keep titles, subtitles and section headers as short as possible to conform to the technical requirements of the new *RIAS* template.
- Keep in mind that many readers will want to read your text from the screen. Write economically, and use indents, not blank lines between paragraphs.
- Those writing in English should use American spelling (but quotations should remain as they are in the original spelling).
- Those writing in languages other than English should observe the stylistic conventions (capitalization, alphabetical listing of personal names, etc.) linked to these languages.
- Quotations from other languages should be either in translation or appear both in the original and in translation.
- Cited publications are referred to in parenthetical references in the text as follows: '[...]' (Surname, date: page reference).
- Use single quotations marks. Use double quotation marks for quotations within quotations.
- Longer quotations exceeding three lines should be indented and single-spaced.

- Use single quotation marks around words used in a special sense.
- All punctuation marks that do not appear in the original text should appear outside the quotation marks.
- As to abbreviations, use neither periods nor spaces after and between letters (the US), except for initials of personal names (T. S. Eliot).
- Use em dashes without spaces before and after.
- Footnotes should be numbered automatically 1, 2, 3, etc.
- List your references in alphabetical order of authors' names (type: Works Cited) at the end of your document and format them as follows:

#### BOOK

- Surname, Initials and Surname, Initials (year) *Title: Subtitle*. Place of publication: Publisher.

#### ARTICLE IN BOOK

- Surname, Initials (year) 'Title of Chapter', in Initials Surname and Initials Surname (eds) *Title of Book*. Place: Publisher, page number(s) of contribution.

#### ARTICLE IN JOURNAL

- Surname, Initials (year) 'Title of Article', *Title of Journal* volume number (issue number): page number(s) of contribution.

#### WEBSITE

- Surname, Initials (year) *Title*. Place of publication, Publisher (if ascertainable). <<http://xxx.xxx/xxx>>, mailbase and retrieval date.

#### ARTICLE IN E-JOURNAL

- Surname, Initials (year) 'Title of Article', *Name of Journal* volume number (issue number) <<http://xxx.xxxx.xx/xxx>>, retrieval date.

#### MAILBASE LIST

- Surname, Initials (day month year). 'Subject of Message', Discussion List [LISTSERVE@xxx.xxx](mailto:LISTSERVE@xxx.xxx), retrieval date.



UNIVERSITY OF SILESIA PRESS  
IN KATOWICE



Review of International American Studies  
Revue d'Études Américaines Internationales  
RIAS Vol. 8, Fall-Winter № 2/2015  
ISSN 1991-2773  
PRICE: 30 EUR/43 USD/40 CAD/26 GBP