

## EL PERÚ, AMBERES Y EL LIBRE COMERCIO

Gonzalo Gutiérrez

Tras la derrota final de Napoleón Bonaparte en los campos de Waterloo -muy cerca de Bruselas, la capital de la actual Bélgica- el 18 de junio de 1815, el mapa político de Europa se modifica sustancialmente. A fin de reestablecer los regímenes monárquicos y la estabilidad en un continente que había sido seriamente perturbado por la Revolución Francesa y las guerras napoleónicas, se convoca el Congreso de Viena. En esta conferencia las grandes potencias de la época, Rusia, Prusia, Austria y Gran Bretaña buscaron alcanzar un equilibrio regional que asegurase la paz futura en Europa.

Uno de los resultados del Congreso de Viena fue que el territorio de lo que es hoy Bélgica, que había sido progresivamente incorporado a Francia en las décadas previas, fue aislado de la influencia francesa e integrado al Reino de los Países Bajos, bajo el imperio del Rey Guillermo I de Orange-Nassau.

Una de las disposiciones de los acuerdos finales que se alcanzaron en Viena fue que se garantizase la libertad de navegación en el río Escalda (Scheldt, en inglés, o Escaut, en francés)

¿Por qué era importante la libre navegación en este río? El amparo de este derecho se constituía en prioritario debido a que a 80 Km. río arriba de la desembocadura del Escalda en el Mar del Norte, en una de las ubicaciones más estratégicas y protegidas de Europa Occidental, se encuentra la ciudad de Amberes, uno de los puertos comerciales que en aquella época aspiraba a convertirse en puerta de entrada a Europa, y en donde Napoleón había construido un primer muelle de gran calado.

El puerto había sufrido una serie de restricciones desde 1648, cuando en virtud al Tratado de Münster -uno de los componentes de la Paz de Westfalia, que consolidó el concepto de estado-nación y el rol de la diplomacia como instrumento para crear estabilidad internacional- el puerto fue retirado del dominio español de la dinastía Habsburgo y quedó bajo la soberanía de los Países Bajos, pero con la condición de mantenerlo cerrado al intercambio internacional. Esta situación se mantuvo por más de 100 años, hasta que la Revolución Francesa y luego el Imperio Napoleónico abren Amberes nuevamente al comercio.



*El río Escalda a inicios del Siglo XVII*

Después de la caída de Napoleón, la situación del río Escalda continuó invariable entre 1815 y 1830, bajo la soberanía del Reino de los Países Bajos, y con una amplia libertad de comercio. Durante esos años el puerto de Amberes siguió creciendo de manera sustantiva, particularmente bajo el impulso de la Revolución Industrial.

Sin embargo, esa situación se puso en cuestión a partir de 1830, cuando una revolución en Bruselas inició el proceso de independencia de Bélgica, nuevo país que es reconocido por las grandes potencias europeas en una conferencia en Londres en diciembre de 1830. A raíz de la independencia belga se hace necesario fijar los límites entre el nuevo estado y su vecino del norte, el Reino de los Países Bajos.

Finalmente, en 1839, ambos países firman un tratado mediante el cual se reconocen las fronteras mutuas. Uno de los resultados de este arreglo es que la desembocadura del río Escalda, en el Mar del Norte, quedó bajo soberanía de los Países Bajos, mientras que en el curso superior que pasa por Amberes la soberanía era belga.

En el mismo tratado, al tiempo que se consagra la libertad de navegación, se reconoce el derecho del Reino de los Países Bajos de cobrar un peaje a cada una de las naves que surcasen el río hacia el puerto de Amberes, en Bélgica. En las primeras décadas de su independencia el pago de este peaje fue asumido por el estado belga; y para 1860 el monto que debía ser destinado para solventarlo ascendía anualmente a un millón y medio de francos, es decir, más de un 1% del presupuesto del país.

Ante esta situación y frente al proceso de libertad en la navegación fluvial que se venía produciendo en toda Europa, el gobierno belga busca revertir la situación a través del pago de una única capitalización, que liberase a perpetuidad a Bélgica de continuar con los onerosos abonos anuales del peaje.

Para lograrlo, alentó la concurrencia de las principales potencias marítimas de la época que hacían uso consistente del puerto, de modo que pudiesen cooperar con Amberes compartiendo el costo de la capitalización del peaje. Igualmente, Bélgica buscó fijar con

los Países Bajos el monto total que debía ser abonado por concepto de dicha capitalización.



***Viñeta sobre la eliminación del peaje en el río Escalda***

Luego de un largo y trabajoso proceso de negociación se arribó a un acuerdo en ambos frentes: los Países Bajos y Bélgica pactaron que el monto de la capitalización sería de 17,141,640 florines. Los Países Bajos, por su parte, se comprometieron a que una vez efectuado el pago se liberaría a perpetuidad el comercio por el río Escalda de todo tipo de peajes, los cuales no podrían ser reestablecidos bajo ninguna otra denominación o concepto.

Concurrentemente un grupo de 20 potencias marítimas de la época voluntariamente acordaron compartir el costo de la eliminación del peaje en el transporte marítimo hacia Amberes. Este grupo de países y ciudades, el 16 de Julio de 1863, suscribió formalmente un tratado en Bruselas apoyando a Bélgica y comprometiéndose, de manera proporcional a su volumen de comercio por el puerto, a asumir una parte importante de la capitalización.

El grupo estaba conformado por Austria, Bremen, Brasil, Chile, Dinamarca. España, Francia, Gran Bretaña, Hamburgo, Hannover, Italia, Lübeck, Noruega, Oldenbourg, Portugal, Prusia, Rusia, Suecia, Turquía y el Perú; además de la misma Bélgica y los Países Bajos. Por el Perú el Tratado es suscrito por el Encargado de Negocios en Bélgica, Manuel Yrigoyen.



***Firma de Tratado para eliminar el peaje del río Escalda (Bruselas, 1863)***

La contribución del Perú en esta coalición internacional para promover la libre navegación hacia y desde uno de los puertos más importantes de Europa Occidental se justificaba plenamente. Durante esas décadas del siglo XIX la exportación de guano de las islas del Perú a Europa empieza a crecer, y Bélgica se constituye en uno de los países con mayor tasa de importación del producto, después de Gran Bretaña y Francia.

Pero más allá de los aspectos meramente económicos, la participación peruana en el selecto grupo de potencias marítimas que patrocinó el proceso de eliminación de los peajes en el río Escalda y la consiguiente consolidación de Amberes como uno de los puertos más importantes de Europa, son un hito notable que toca a las relaciones bilaterales entre el Perú y Bélgica, y que muestra la muy temprana voluntad del Perú, en las primeras décadas de su vida independiente, de promover la libertad del comercio, la economía y la navegación a nivel internacional.

Bruselas, mayo de 2017.