

343.076  
C 355a  
1968  
F. F. y E. S.  
101.2

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA

Y

CIENCIAS SOCIALES

"ASPECTOS JURIDICO-ECONOMICOS

DE LA

INDUSTRIA DE LA PESCA MARITIMA EN EL SALVADOR"

T E S I S

PRESENTADA POR

ORLANDO CASTRO DE LA COTERA

COMO ACTO PREVIO DE SU INVESTIDURA ACADEMICA

PARA OBTENER EL TITULO DE

DOCTOR EN JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES



SAN SALVADOR, EL SALVADOR, CENTRO AMERICA.

AGOSTO DE 1968.

~~3287264~~  
~~UES-T.D.~~  
~~C355a~~  
1966

E-2-19117



UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

RECTOR

Doctor José María Méndez

SECRETARIO GENERAL

Doctor Gustavo Adolfo Noyola

-----  
-----  
-----

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES

DECANO

Doctor René Fortín Magaña

SECRETARIO

Doctor Fabio Hércules Pineda

-----  
-----  
-----

JURADOS QUE PRACTICARON LOS EXAMENES  
GENERALES PRIVADOS Y APROBARON ESTA  
TESIS DOCTORAL

CIENCIAS SOCIALES, CONSTITUCION Y LEGISLACION LABORAL

Presidente: DR. LUIS ERNESTO AREVALO  
Primer Vocal: DR. ABRAHAM RODRIGUEZ  
Segundo Vocal: DR. CARLOS RODRIGUEZ.

MATERIAS PROCESALES Y LEYES ADMINISTRATIVAS

Presidente: DR. NAPOLEON RODRIGUEZ RUIZ  
Primer Vocal: DR. LUIS ALONSO POSADA  
Segundo Vocal: DR. JUAN ADALBERTO MENJIVAR.

MATERIAS CIVILES, PENALES Y MERCANTILES

Presidente: DR. MANUEL ARRIETA GALLEGOS  
Primer Vocal: DR. MIGUEL ANTONIO GRANILLO  
Segundo Vocal: DR. JORGE ALBERTO BARRIERE

ASESOR DE TESIS

DR. SALVADOR NAVARRETE AZURDIA.

APROBACION DE TESIS

Presidente: DR. FRANCISCO BERTRAND GALINDO  
Primer Vocal: LIC. RAFAEL MEZA DELGADO  
Segundo Vocal: DR. MAURICIO ROSALES RIVERA.

D E D I C A T O R I A

A mis padres:

Alberto L. Castro

Emma de la Coteria de Castro

A mi esposa:

Margarita Alvarado de Castro

A mis hermanos:

Alberto

Ricardo

Adelita

Eduardo

Mauricio, y

Altagracia

A mis suegros y cuñados

A mis familiares

A mis amnegados profesores

A mis sinceros amigos.

## I N D I C E

PROLOGO

### PRIMERA PARTE

<u>TITULO I</u>	EL MAR Y DERECHOS SOBRE ESTE	<u>Página No.</u>
Capítulo I	El Mar	1
Capítulo II	Mar Territorial, Zona Contigua y Alta Mar	5
Capítulo III	Plataforma Submarina	22
Capítulo IV	Bahías Históricas	26
Capítulo V	Posición de El Salvador y Conclusiones de la Primera Parte	35

### SEGUNDA PARTE

<u>TITULO II</u>	LA PESCA Y LA LEY	
Capítulo I	Reseña histórica de la pesca en El Salvador	39
Capítulo II	Legislación Marítima	43
Capítulo III	Legislación Pesquera	48
Capítulo IV	Legislación Laboral	56
Capítulo V	Legislación Tributaria	63
Capítulo VI	Conclusiones de la Segunda Parte	71

### TERCERA PARTE

<u>TITULO III</u>	LA INDUSTRIA PESQUERA Y LA ECONOMIA	
Capítulo I	Breve descripción, Costa Marítima y Puertos	74
Capítulo II	Zonas de Pesca, Artes, Aparejos e Instrumentos Pesqueros	86
Capítulo III	Pesca Artesanal	94
Capítulo IV	Pesca Industrial	99
Capítulo V	Proyección futura y Conclusiones de la Tercera Parte	104

BIBLIOGRAFIA

## P R O L O G O

Impulsado por el misterio del mar y por sus enormes recursos, me he inclinado por seleccionar el tema que desarrollo en esta tesis doctoral, con la cual aspiro modestamente cumplir con el requisito previo a mi investidura académica y divulgar las generalidades de la pesca marítima.

Si bien, como recordaba un conferenciante hace pocos días, un antiguo refrán que expresa "el que quiera equivocarse, que hable de la mar", no he vacilado en escoger el tema aún conociendo que en su desarrollo cometeré involuntarias equivocaciones, ya que estimo que el mundo cambiante de hoy, exige especiales esfuerzos a efecto de producir los alimentos necesarios para satisfacer las necesidades de la humanidad, y porque estimo que es hacia el mar donde los habitantes de El Salvador deben volver sus ojos, para procurarse su alimentación en épocas actuales y venideras.

En el desarrollo de la tesis se trata de exponer en los términos más sencillos, los problemas jurídicos del mar que desde siglos vienen produciéndose en atención a la explotación de las riquezas del mismo, se analiza la legislación referente a la pesca marítima y se describen los aspectos económicos vertiendo las recomendaciones que se consideran adecuadas.

Asimismo, me permito incitar a pasar desapercibido cualquier error cometido y a efectuar una profunda reflexión sobre nuestro problema actual de supervivencia y los medios más apropiados para lograrla, a fin de contar en un día no lejano con un amplio horizonte de esperanzas.

P R I M E R A P A R T E

## PRIMERA PARTE

### TITULO I

#### EL MAR Y DERECHOS SOBRE ESTE

##### Capítulo I- El Mar

Dentro de la inmensidad del Universo y en una ínfima parte de éste, encontramos nuestro Sistema Solar y dentro de él, el tercer planeta por el orden de su distancia al Sol, denominado Planeta por estimar los griegos que era un cuerpo celeste "errante" en el espacio infinito. Este Planeta denominado Tierra está compuesto principalmente de dos elementos: de un elemento sólido denominado tierra y de un elemento líquido, llamado agua; la proporción de éste, con relación a aquél es aproximadamente de tres cuartos, o sea una cuarta parte de tierra, con una superficie de 133.000.000 Km<sup>2</sup> y tres cuartas partes de agua dentro de su composición total, con una superficie de 370.000.000 Km<sup>2</sup>. La parte líquida nombrada agua se compone a su vez, de aguas denominadas Continentales y Marítimas; dentro de las aguas Continentales se comprenden las aguas dulces en su mayor proporción y aguas salobres en su menor proporción, haciendo una superficie de 18.000.000 Km<sup>2</sup>; las aguas Marítimas tienen una superficie de 352.000.000 Km<sup>2</sup>, y se encuentran distribuidas en cinco masas líquidas que en el orden de su extensión se conocen así: Océano Pacífico, Océano Atlántico, Océano Índico, Océano Ártico y Océano Antártico. (1)

El Dr. Swingle (2) expone que por cada centímetro cuadrado de tierra,

---

(1) Nueva Enciclopedia Temática.

(2) Manual de Aguas Estancadas.



existen 273 litros de agua, de los cuales corresponden a los océanos y mares 268.45 litros, a las aguas Continentales 0.1 litros, a las capas de hielo 4.5 litros y al agua evaporada en la atmósfera 0.003 litros y que cada año el Sol y los vientos de la superficie de los océanos evaporan a la atmósfera cerca de 334.000 Km<sup>3</sup> de agua y de este total regresa a los océanos -- 297.000 Km<sup>3</sup> en forma de lluvia y el resto de 37.000 Km<sup>3</sup> es depositada en la tierra.

El agua de mar contiene en suspensión la mayoría de los elementos conocidos, sobresaliendo entre ellos el cloruro de sodio o sal. Según el profesor Thoulet citado por Jiménez de Cisneros (1) un litro de agua del mar da la composición siguiente:

Cloruro de sodio .....	27'373
Cloruro de magnesio .....	3'363
Cloruro de potasio .....	0'592
Bromuro de magnesio .....	0'0547
Sulfato de magnesio .....	2'2437
Sulfato de calcio .....	1'3229
Carbonato de calcio .....	0'0625
Cloruro de rubidio .....	0'019
Metafosfato de cal .....	0'0156
Bicarbonato de hierro .....	0'0026
Silice .....	0'0149

De conformidad a lo expresado por Jiménez de Cisneros (2) la concentración de sales varía en razón: del calor, frío, lluvias, evaporación y desemboque de los ríos, estimándose en 35 gramos la cantidad media de sales contenida en 1.000 gramos de agua del mar, la cual por las razones anteriores puede variar, llegándose como máximo a 75 por 1.000 en el Canal de Suez y como mínimo a 0.6 por 1.000 en el Golfo de Finlandia. Tanto la expresada

---

(1) La Industria de la Pesca.

(2) Ibidem.

salinidad como la temperatura del agua del mar ejercen poderosa influencia en la vida marina. La Temperatura varía de conformidad a las distintas zonas de nuestro Planeta, en escala descendente según el alejamiento del Ecuador y la proximidad a los polos. Asimismo decrece con mayor o menor rapidez según el mecanismo de las corrientes y profundidades marinas. Los movimientos de la masa líquida del mar influyen poderosamente en la pureza de sus aguas y en la biología marina. Como fenómenos principales podemos citar: las ondulaciones que se propagan horizontalmente en el agua, conocidas como olas; las oscilaciones regulares que sufren las aguas dos veces por día, conocidas como mareas; y los desplazamientos de grandes masas de agua con movimientos regulares e irregulares, denominadas corrientes marinas. De lo dicho se desprende que los elementos de esa solución marina y sus circunstancias interiores y exteriores, influyen poderosamente en la existencia de los seres marinos, y que, en razón a la proporción de tierra y mar que componen nuestro globo terráqueo, estimamos que ésta es la parte más superpoblada, debido a la variedad y gran fecundidad de la vida que en él se desarrolla.

Tomando en consideración al medio en que viven los seres marinos, generalmente se les clasifica en:

- a) Costeros,
- b) Abisales (de las grandes profundidades), y
- c) Pelágicos (de alta mar).

Aparte del sistema de supervivencia de las distintas especies de seres marinos, resumido en el refrán popular de que "el pez grande se come al chico", es del caso manifestar que se mantienen en suspensión en las aguas marítimas una gran variedad de huevos, esporas de plantas, larvas de

animales marinos que se conocen con el nombre de plancton, el cual influye decididamente en las manifestaciones más importantes de la vida marítima, ya que el plancton animal, conocido como zooplancton, vive del plancton vegetal denominado fitoplancton y los grandes seres del mar a su vez, se alimentan del plancton vegetal o animal.

La expresada solución salina conocida comunmente con la denominación de mar, ha tenido desde los tiempos más remotos una capital importancia, ya que ha servido como vía esencial para el transporte, lo que ha redundado en el avance de la civilización de los pueblos, trasladando los productos del espíritu humano como son: las construcciones filosóficas y filológicas, etc., de las distintas culturas y es hasta nuestros días, el medio más apropiado del intercambio comercial de los bienes materiales de los hombres. Asimismo ha servido como medio de subsistencia, principalmente, para los pueblos costeros, debido a su gran riqueza biológica y mineral, y muchas veces, el odio de los seres humanos lo ha convertido en el escenario de la destrucción de los mismos. Dicho conjunto líquido, en los albores de la humanidad que convive en este tercer planeta, no fue susceptible de apropiación y la evolución paulatina y el crecimiento de las imperiosas necesidades de la existencia humana, estructuraron la problemática jurídica de su apropiación, haciendo caer dentro del seno de sus configuraciones jurídicas, sociológicas y económicas, menor o mayor extensión de dicho conjunto líquido y particularizándolas en cuanto a su mayor o menor acercamiento de la costa, así tenemos que en la actualidad se habla entre otros, de mar territorial, zona contigua, alta mar, Plataforma Submarina (continental) y bahías históricas, etc. De estas configuraciones jurídicas o derechos de los Estados que recaen sobre ese componente líquido denominado mar, son las que consideraremos en esta primera parte.

## Capítulo II- Mar Territorial, Zona Contigua y Alta Mar

### Historia:

#### Antigüedad

El conjunto líquido denominado mar, en los albores de la civilización humana, no prestaba más utilidad que a determinados pueblos costeros en -- cuanto su subsistencia derivaba de la pesca marítima. Posteriormente, -- presta una utilidad mayor como es servir de vía de transporte, permitiendo la comunicación entre los pueblos, de los cuales se destacan los fenicios y los cartagineses, que debido a su gran espíritu aventurero, a sus mayo-- res conocimientos de la época y al ejercicio del comercio que efectuaban, convirtieron sus ciudades en emporios comerciales. El mar para otros pue-- blos como el griego, aparte de ser medio indispensable para ejercer el co-- mercio, aparece como vehículo para difundir su cultura y así encontramos -- que llegan hasta nuestros días, brillantes obras culturales en las que apa-- rece, el espíritu innato de libertad de sus "polis", derivado hacia los -- bienes del mar. Así podemos citar que el ilustre maestro Manuel J. Sierra (1), comenta: "que el gran Eurípides, en su obra "Los Suplicantes" hace de-- cir a Teseo que la navegación ha sido inventada para el bien común". Asi-- mismo aparecen relatos épicos de luchas marítimas para conservar su liber-- tad. Posteriormente se presenta en el teatro de los acontecimientos histó-- ricos, el pueblo romano, quien a su vez es partidario de la libertad de -- los mares y del libre comercio efectuado por la navegación, lo cual sin u-- na manifestación expresa en la historia influye importantemente en las gue-- rras sostenidas por los romanos y los cartagineses, al disputarse el mejor comercio de aquellos días que se encontraba radicado en la navegación marí-- tima. El pueblo romano, creador por excelencia de la Ciencia del Derecho,

---

(1) Derecho Internacional Público.

expresa los criterios jurídicos del "res nullius" y "res communis", o sea la cosa que no pertenece a nadie y la que pertenece a todos en lo referente a la propiedad del mar. De conformidad a las instituciones romanas la cosa que no pertenece a nadie es susceptible de apropiación, y la que pertenece a todos, no lo es, lo cual no podría aplicarse a toda la solución salina de nominada mar, sino a zonas determinadas principalmente por su acercamiento o no, a las costas de los Estados. Por tal razón, los anteriores conceptos no tienen ninguna aplicación en la actualidad, en la solución de los problemas del mar, y tiene una clara explicación de conformidad a lo expresado -- por el Dr. Humberto López Villamil (1), sobre que el "Mare Nostrum" del Imperio Romano tiene dentro de la historia una lógica explicación, ya que Roma había logrado conquistar el mundo civilizado de la época, y que ningún galeón atravesaba las rutas marítimas, sin rendir pleitesía a Roma.

#### Edad Media

La Libertad de los mares sostenida teóricamente por todos los pueblos de la antigüedad, decae durante la Edad Media y se entabla por ilustras doctrinarios, la batalla del pensamiento dentro de la cual encontramos a Vitoria, Vásquez de Menchaca y Grocio, como defensores de la libertad de los mares; y Gentilis, Freytas, hasta llegar a Selden, entre los que consideran que el mar puede ser objeto de dominio.

En la Edad Media aparece dentro de los pensadores que sostienen que el mar es susceptible de apropiación, algunos que estiman que dicha apropiación se refiere no a toda la masa líquida, sino a ciertas partes de ella, cercanas a las costas de los Estados. Así encontramos a Bartolo de Sassoferrato que sostiene que el Estado ejerce jurisdicción sobre parte de la masa líquida adyacente a sus costas en una extensión de 100 millas o sea,

---

(1) La Plataforma Continental y los Problemas Jurídicos del Mar.

150 kilómetros. Asimismo Jerónimo de Brescia sostiene que la extensión de las aguas territoriales, es la que se recorre en dos días de navegación -- desde la costa.

#### Edad Moderna

Aquí encontramos el criterio sostenido desde el Siglo XVI por Francia e Inglaterra, según el cual la extensión de la parte líquida susceptible de apropiación es determinada por la distancia visual, o sean 21 millas náuticas.

El descubrimiento de tierras desconocidas llevado a cabo por el inmortal navegante Cristóbal Colón, abre un inmenso horizonte a las potencias marítimas de aquella época entre las que prevalecen, España y Portugal y su conquista hace surgir mejores técnicas para navegar sobre las rutas marítimas. La explotación de las inmensas riquezas de los nuevos territorios, es factor determinante entre la disputa de España y Portugal sobre la delimitación de los territorios conquistados, debido a lo cual, y a solicitud de los Reyes españoles, el Papa Alejandro VI, expide 5 bulas, -- siendo la más importante de ellas, la denominada de partición, por medio de la cual determina el ámbito donde los galeones españoles podrían descubrir y ocupar, siendo su delimitación un meridiano que se establece a 100 leguas al Oeste de las Islas Azores; posteriormente, los Estados en disputa, haciendo la corrección del meridiano a 370 leguas en igual rumbo, aprueban la demarcación. La expresada concesión incluye la prohibición a todos los Estados de realizar el comercio con las nuevas tierras, sin previo permiso de España y Portugal. El naciente imperio de Inglaterra no reconoce el contenido de las bulas alejandrinas y la Reina Isabel, propicia no sólo en la parte teórica sino que en la práctica, el desconocimiento de

las concesiones papales, e integra pequeñas flotas que se dedican a la piratería autorizada, sobresaliendo entre éstos, el denominado Francis Drake, - quien en diversas ocasiones asola las costas centroamericanas, y sintetiza la gran importancia que en esa época tiene el mar, al expresar (1) "El que domina el mar, domina el comercio, el que domina el comercio universal, domina las riquezas del mundo, y, en consecuencia, el mundo entero", frases lapidarias a las que se ciñe Inglaterra estrictamente, generando una serie de medidas que concluyen con la destrucción de la armada invencible y la -- pérdida de la hegemonía mundial que hasta esa época ejercía el Imperio Español. El criterio de la libertad de los mares sostenido por Inglaterra, fue contradicho por la tesis de Selden en su obra "Mare Clausum", referente a - la apropiación del mar, teoría que fue incorporada por Inglaterra a su política, después de investirse como primera potencia mundial. Es del caso exponer que valientes y brillantes pensadores españoles, entre los que se destacan: Francisco Vitoria y Vázquez de Menchaca, sostienen la libertad de navegación y de comercio, y niegan los derechos que de conformidad a la bula alejandrina fueron adjudicados a España y Portugal.

Posteriormente, aparece dentro del teatro de la historia como una de las principales armas guerreras, el cañón, el cual influye en los siglos -- XVII y XVIII al estimarse que es susceptible de apropiación, la parte del - mar que se encuentre dentro de la distancia recorrida por una bala disparada por dicha arma situada en la costa; después, Galiani en 1782 y debido al avance técnico de la expresada arma de fuego, en aquel entonces, determina que la extensión del mar susceptible de apropiación la constituyen 3 millas contadas a partir de la costa.

---

(1) Dr. H. López Villamil. Obra citada.

## Edad Contemporánea

En diferentes épocas de esta Edad, diversos Estados y principalmente las potencias marítimas, han sostenido a su mejor conveniencia, disparidad de criterios con respecto a la distancia con relación a la parte líquida del mar susceptible de apropiación por los Estados, y estos criterios asimismo, han variado totalmente con respecto a los tiempos de guerra donde el Estado más poderoso ha sujetado los conceptos doctrinarios y a los Estados más débiles a la más humillante postración, lo cual ha sido motivado principalmente por el interés de mantener la supremacía en el comercio mundial y en las rutas marítimas que han sido las vías más importantes para realizarlo. Las modernas técnicas alcanzadas dentro de la navegación aérea han restado importancia a las rutas marítimas, pero la importancia del mar debido a la inmensidad de recursos de seres marinos, a los minerales que contiene en suspensión y los que se encuentran juntamente con hidrocarburos en su subsuelo, así como en la instalación de cables y tuberías submarinas, han determinado en estos últimos tiempos mayor importancia, a tal grado que en la actualidad las potencias marítimas no reconocen los derechos de los pueblos débiles y tratan de incidir en su propia subsistencia por medio de presiones tanto de tipo político como de tipo económico.

## Mar Territorial

En la encarnizada batalla de la tinta y el papel librada en los momentos en que España desaparecía como primera potencia mundial y hacía su entrada triunfal en ese concepto el Imperio Inglés, el genio holandés Grocio, en su obra "Mar liberum", seu de jure quod Betavis competit ad indica commercia", basado en las opiniones de Vitoria y Vísquez de Menchaca, sostiene el principio de la libertad absoluta de los mares, y Juan Selden en su opúsculo "Mare Clausum", sustenta la posición contraria relativa a que



el mar puede ser objeto susceptible de apropiación; distintos pensadores hilan una serie de argumentos para sostener la vigencia de los principios antes expuestos, a mejor conveniencia de los intereses de sus Estados. Inglaterra asimismo afirma dentro de gran dualidad, la que mejor se acomoda a sus intereses en el momento histórico. Los expresados principios van variando en su aplicación y con mejores perfecciones se aplica el de Grocio a la alta mar y el de Selden al mar territorial. Las derivaciones del principio de la libertad de los mares nos llevan a una correspondencia de situaciones como son la libertad de navegación, de pesca, de colocar cables y tuberías submarinas y de hacer uso del espacio aéreo correspondiente, sobre lo cual nos referiremos con mayor detalle más adelante; el principio de la apropiación del mar en su aplicación al mar territorial y de otras zonas marítimas jurisdiccionales, ha llevado a los doctrinarios del derecho a sostener diferentes puntos de vista como: sostener y negar el derecho de propiedad del Estado, a sostener dominio pleno o menos pleno, a derivar que es derecho de protección y defensa, a separar el espacio marítimo como parte del territorio, a no considerar el espacio aéreo dentro del mar territorial. Algunos de estos criterios son debatidos en la actualidad.

#### Naturaleza Jurídica del Mar Territorial

A nuestro modo de pensar sobre la masa líquida, suelo, subsuelo y espacio aéreo correspondiente de la parte del globo terráqueo limitada por una costa de tierra firme y por alta mar o mar libre, el Estado ejerce un derecho de soberanía plena con las únicas limitaciones establecidas por sus leyes o por las disposiciones que contengan los convenios internacionales en los cuales participa. De la anterior situación emanan diversos derechos que se asemejan en todo, a los que derivan de la Soberanía que tiene el Estado sobre la porción de tierra que ocupa, por lo cual no comulgamos con cier

tos autores que se esfuerzan en formular listas de los derechos que tiene el Estado sobre su mar territorial, denominado también mar costero, mar litoral o mar jurisdiccional; asimismo expresamos que no estamos de acuerdo con el criterio sostenido por otros, relativo a que la Soberanía del Estado sobre el mar territorial está limitada y para comprobar su aseveración hacen uso del derecho de libre navegación, estimamos que esa libertad de tránsito marítimo y aéreo en los espacios del mar territorial, está determinada únicamente por la liberalidad de los Estados en concederla, y que la soberanía de los mismos, en ningún momento sufre menoscabo, así vemos que en la actualidad los sostenedores de la guerra fría, no sólo destruyen las naves aéreas y marítimas que surcan los espacios de su mar territorial, sino que ciegan la vida de los seres humanos que en ella se conducen.

#### Extensión del Mar Territorial

La diversidad de límites de la extensión del mar territorial ha degenerado en una babel porque aparte de los distintos límites a que hacemos referencia en la parte histórica, fueron generando los Estados a su mejor conveniencia el límite que consideraban más apropiado en atención a su poder y prosperidad, derivados del comercio marítimo que realizaban, lo que influyó en la adopción de los distintos criterios sobre la libertad y la apropiación de los mares, de las riquezas ictiológicas y de los enormes recursos de minerales e hidrocarburos, situados la mayoría de los casos en las aguas cercanas a la costa o en la plataforma submarina, debido a lo cual los Estados reconocen o no reconocen una extensión mayor o menor del mar territorial; así tenemos que en la actualidad podemos reunir a los Estados en tres grandes grupos, así:

1o.) En el primer grupo podemos situar a los que reconocen hasta 6 millas como límite de extensión del mar territorial, entre los cuales se encuentran las grandes potencias marítimas que no reconocen más que un límite de 3 millas.

2o.) En el segundo grupo podemos situar a los que reconocen de 6 a 12 millas de extensión, entre los que se encuentran parte de las grandes potencias y los Estados que tienen un cierto desarrollo y que esperan obtener uno mayor.

3o.) En el tercer grupo podemos situar a los Estados de poco o escaso desarrollo, o que no poseen mayores recursos dentro de la superficie de la tierra que ocupan y reconocen un límite de 200 millas de extensión.

La anterior clasificación únicamente es aplicable en tiempos de paz, puesto que en tiempos de guerra, los Estados adoptan en razón del derecho de la fuerza, la extensión más conveniente a sus intereses, así tenemos que las Repúblicas Americanas en la declaración denominada de Panamá, optaron por un límite de 300 millas a título de zona de seguridad durante la segunda guerra mundial.

Los Estados que se encuentran en los números primero y segundo de la clasificación como son: Inglaterra, los Estados Unidos de América, la Unión Soviética, Francia, Alemania, Japón, Italia, Finlandia, Portugal y Suecia, para citar algunos de ellos, hacen esfuerzos conjuntos para no reconocer el derecho pretendido por los terceros, y utilizando distintas medidas tanto políticas como económicas ejercen enormes presiones dentro del conglomerado mundial para hacer prevalecer sus posiciones, esgrimiendo como argumentos de sustentación de su tesis, una serie de bien hilvanadas y retorcidas figuras jurídicas y económicas, las cuales se pueden resumir de la manera siguiente:

a) Que no se pueden fijar unilateralmente los límites marítimos exteriores en virtud de los derechos de los Estados, ya que sin consideraciones de interés general sería el fin del derecho marítimo y el de la libertad de los mares, por lo que los Estados deben tener la menor extensión que sea posible de mar territorial.

b) Que el derecho internacional ha aceptado las tres millas como el límite de la extensión del mar territorial.

c) que el derecho soberano de los Estados de fijar la anchura de su mar territorial está supeditado a la evolución histórica, condiciones geográficas, intereses económicos, exigencias de seguridad y a las necesidades de la navegación internacional.

d) Que un Estado no puede a su libre arbitrio ampliar la anchura del mar territorial, sin el consentimiento de los demás Estados.

Por otra parte, los Estados que sostienen las 200 millas como límite de extensión del mar territorial, se basan esencialmente en las consideraciones siguientes:

a) que antiguamente el derecho marítimo no ha sido más que un conjunto de normas y costumbres adoptadas por los Estados poderosos, situación -- que hasta la fecha no ha tenido un cambio radical.

b) Que es absurdo expresar que el Derecho Internacional ha aceptado las 3 millas como el límite de la extensión del mar territorial y que en todos los tiempos de la historia no ha habido siquiera una aceptación minoritaria a una determinada extensión.

c) que estiman que los Estados pueden hacer variar la anchura de su mar territorial hasta las 200 millas, según las necesidades económicas, biológicas, geográficas, políticas, técnicas y defensivas de los mismos, y que precisamente los Estados que se oponen a tal pretensión, son los que prime-

ro han reivindicado sus derechos sobre la plataforma (submarina) o zócalo continental y en adoptar diversas medidas para la conservación de sus pesquerías.

d) Que la libertad del mar ha servido de pretexto para que las potencias marítimas impongan sus pretensiones a los países débiles y asimismo, ha servido la doctrina de la apropiación del mar para que dichas potencias se reserven la exclusividad de la explotación, principalmente en lo relativo al comercio marítimo y a las riquezas ictiológicas, por lo tanto son los Estados débiles de la tierra los que procuran que no impere el derecho de los fuertes.

Dentro del tercer grupo de la clasificación encontramos como abandonados de ella, a Perú, Chile, Ecuador, El Salvador y últimamente Argentina, y con relación a la pesca, Nicaragua, los cuales han tenido como antecedentes, las reglamentaciones dictadas en 1946 por la Comisión Ballenera Internacional, la proclama del Presidente de los Estados Unidos de América en 1945, la orden 2100 del Consejo Privado de su Majestad Británica en 1950, aparte de otras situaciones que tuvieron como consecuencia la invitación del Gobierno de Chile a los de Perú y Ecuador, a la reunión verificada del 11 al 19 de agosto de 1952, en donde se aprobó la resolución conjunta conocida como declaración de Santiago, por medio de la cual los Estados signatarios proclamaban como norma de su política internacional marítima, la soberanía y jurisdicción exclusivas sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países, hasta una distancia de 200 millas marinas, desde la referida costa, quedando abierta dicha declaración a los gobiernos que estimaren conveniente adherirse a ella. Después de esta declaración, el 9 de agosto de 1954, Estados Unidos protestó, igual cosa hacía Inglaterra el 12 del mismo mes y año, y otros países igualmente hicieron protestas, lo que motivó el convenio complementario tomado el 10 de diciembre de 1954 en la

ciudad de Lima, Perú, por medio del cual los tres países se obligaban a proceder de común acuerdo en la defensa jurídica del principio sustentado en la declaración referida, comprometiéndose a consultarse y prestarse colaboración en caso de protestas y demandas de tribunales, y, a no celebrar acuerdos que menoscabaren la soberanía proclamada; asimismo establecieron medidas de vigilancia y control, sanciones por infracciones al respeto del derecho proclamado y a no considerar violación de él, la presencia accidental de embarcaciones de los países limítrofes; los expresados países han llevado hasta la fecha un cumplimiento fiel a lo que establecieron. En relación a lo anterior, como hechos importantes se pueden citar la captura de 6 barcos de propiedad del armador Aristóteles Onasis, la captura en diferentes ocasiones de barcos de matrícula y propiedad de norteamericanos; dicha declaración obedece a la enorme riqueza que conduce la corriente de Humboldt, que según unos oceanógrafos tiene un ancho de 20 a 80 millas a lo largo de la costa y según otros, es imposible determinar los límites exactos de la zona en que ejerce su influencia, así como a la riqueza del guano; como consecuencia de esa acción enérgica, los expresados países se encuentran en situaciones envidiables en la explotación de sus riquezas; así encontramos a la República del Perú, ubicada en el primer lugar entre los países del mundo que capturan anchovetas y en la producción de harina de pescado. Las expresadas medidas han originado una serie de restricciones de parte de los países que antes hacían uso de las mismas riquezas, y así tenemos que los Estados Unidos de América, hace pocos días ha introducido una ley en su Congreso, a fin de reducir la ayuda económica a los países que capturen sus embarcaciones pesqueras más allá del límite de la extensión del mar que dicho país reconoce.

La historia está plagada de hechos en que las grandes potencias uti-

lizan sus poderes a fin de ser beneficiarios de las riquezas ictiológicas que se encuentran en el mar adyacente a las costas de Estados más débiles que ellos, entre los cuales merecen cita especial, el derecho pretendido por Inglaterra con respecto a las pesquerías de Holanda, la ampliación del mar territorial con respecto a los cultivos de perlas en Ceilón. La exigencia efectuada por los Estados Unidos de América y de Inglaterra, y aceptada por el Japón, para que éste se abstenga de pescar en la Bahía de Bristol, de conformidad al art. 9 del Tratado de Paz, suscrito en San Francisco en el mes de Septiembre de 1951 y la Convención para la pesca de alta mar en el Pacífico Norte, suscrita en Tokio el 9 de mayo de 1952. (1) La explotación inmisericorde que -- lleva a cabo la Unión Soviética, por medio de sus embarcaciones pesqueras con buques nodriza o madrina, con base en la República de Cuba, sobre el mar territorial de Argentina.

Los referidos hechos han dado origen a distintos problemas de tipo jurídico, influenciados principalmente por el factor económico. Los principios sostenidos por los países débiles en su derecho hacia una mayor extensión de mar territorial, han sido hasta cierto punto confirmados por la resolución 84 del Acta de la X Conferencia Interamericana, por la resolución de la 3a. reunión del Consejo Interamericano de Jurisconsultos en la ciudad de México, conocido como Principios de México sobre Régimen Jurídico del Mar.

Los distintos países que se encuentran dentro de las diversas posiciones a que hemos aludido en nuestra clasificación, han buscado por medio de distintas conferencias internacionales, el reconocimiento de sus derechos, para lo cual han realizado una serie de reuniones dentro de las que merecen citarse la celebrada en 1930 en La Habana, Cuba, dentro de la cual no se llegó a ningún resultado concreto. La primera conferencia de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, celebrada en Ginebra, Suiza, en el año de 1958, la que se vió influenciada por los juristas encargados de la

---

(1) Sergio Gutiérrez Olivós - Mar Territorial y Derecho Moderno.

redacción de los convenios sobre el mar territorial de cuyos 9 miembros, 6 pertenecían a las grandes potencias marítimas, y así tenemos que dentro -- del Artículo 3o. sección II de dicho texto de convenio, se estima que el -- derecho internacional no autoriza extender el mar territorial más allá de las 12 millas y se hacen consideraciones sobre que unos Estados reconocen una anchura superior a 3 millas y que por otra parte, otros Estados no reconocen esa anchura si la de su mar territorial es inferior. En la actualidad la Convención que contiene lo últimamente expresado, se encuentra en vigencia para los países que la han ratificado, lo cual se puede observar en el Anexo de esta Primera Parte.

#### Zona Contigua

En épocas anteriores se consideró que el establecimiento de una zona contigua o adyacente a continuación del mar territorial, constituía una -- violación a la libertad que debe prevalecer en alta mar, por lo que dicha creación jurídica fue por mucho tiempo objeto de duras críticas, las -- que se fueron disipando poco a poco al considerar que muchos Estados ha-- bían establecido la mencionada zona contigua; dentro de esto, merece citar se la "Territorial Waters Jurisdiction Act" de 1878, por medio de la cual Inglaterra creaba una zona para defensa y seguridad de sus dominios en los mares abiertos contiguos a su costa; Estados Unidos de América para reprimir el comercio de bebidas alcohólicas y el contrabando, estableció extensiones variables sobre las zonas contiguas; en la citada Declaración de Panamá, las Repúblicas Americanas, fijaron una extensión de 300 millas marinas como zona de seguridad marítima, asimismo se encuentra una diversidad de Estados que establecieron distintas áreas de extensión como zona contigua; la naturaleza de la zona contigua puede considerarse como una extensión de la competencia estatal en determinada zona del mar, contigua a su



mar territorial; para fines de seguridad y defensa en el amplio sentido de la palabra, o sea, en la esfera marítima, conocida por zona contigua, se ejerce una jurisdicción especializada que tiende principalmente a asuntos de salud, de aduana, de inmigración, fiscales y de seguridad estatal. La extensión de esa zona intermedia entre el mar territorial y la alta mar, no ha sido ni es uniforme, así tenemos que en el año de 1950 y motivado por la guerra fría, los Estados Unidos de América establecieron zonas de identificación para la defensa aérea por medio de la cual se reconocen áreas extendidas a 400 millas desde la costa, a fin de controlar la navegación aérea. Debemos entender que el establecimiento de la referida área no encaja en el concepto de Zona Contigua, en cuanto a que ésta, -- empieza -- a partir del límite del mar territorial; asimismo han existido criterios a efecto de que en dicha zona contigua, los Estados pueden promulgar una serie de disposiciones tendientes a la protección de la riqueza ictiológica, para lo cual se ha sugerido una zona máxima de 200 millas, y en ese sentido merece citarse la resolución emanada del Segundo Congreso Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional, celebrado en el mes de octubre de 1953 en la República de Brasil. En la Conferencia sobre Derecho del Mar y en el Convenio respectivo se estableció: "En una zona de alta mar contigua a su mar territorial, el Estado ribereño podrá adoptar las medidas de fiscalización necesarias para:

a) Evitar las infracciones a sus leyes fiscales, de inmigración, sanitarias y de policía aduanera, que pudieran cometerse en su territorio o en su mar territorial.

b) Reprimir las infracciones de esas leyes, cometidas en su territorio o en su mar territorial."

Asimismo se estableció que su mayor extensión es de 12 millas conta

das desde la línea de base desde donde se mide la anchura del mar territorial. Como se podrá observar al relacionar las 6 millas como máximo de mar territorial, quedan 6 millas para la zona contigua, en la cual el Estado costero no tiene ninguna jurisdicción para apropiarse de las riquezas ictiológicas, ni de los minerales e hidrocarburos que en la zona contigua se encuentren. El fundamento de tal situación se encuentra en el factor económico debido a que las potencias marítimas quieren evitar que se les prohíba su derecho unilateral para apropiarse de las expresadas riquezas. La referida zona contigua o mar intermedio dentro del límite de las 12 millas, no tiene ninguna utilidad práctica para los pequeños países que como el nuestro han extendido su soberanía a las 200 millas de mar territorial, y en vista de que lo establecido en la mencionada Convención, va directamente en contra de los intereses de subsistencia de los Estados ribereños, no debe ser suscrita por éstos, ni por nuestro país y antes bien, debe ser atacada en cuanto a que la utilidad que reporta únicamente favorece a las potencias marítimas. (La Convención sobre Mar Territorial y la Zona Contigua a que nos hemos referido, se encuentra en vigencia para los países que la han ratificado. Véase Anexo).

#### Alta Mar

Como ya manifestamos en la parte histórica de este Capítulo e hicimos referencia en cuanto los principios de "mar libre" sostenidos por Grocio y de "mar nuestro" sostenido por Selden, no entraremos a mayores consideraciones sobre ellos, pero sí es del caso expresar que la zona de alta mar, se asienta en el principio de la libertad de los mares, sostenida por el genio holandés Grocio, y esa libertad lleva implícita la de navegación, de pesca, de colocación de cables y tubería submarina, de utilización del espacio aéreo, y en general, la utilización de todos los recursos que pro

vienen del mar. Se puede afirmar que alta mar, es la parte de la masa líquida en la cual ningún Estado puede proyectar su competencia estatal y bajo ningún punto de vista puede ser considerado mar territorial o zona contigua. Es procedente citar que dicha libertad, en cuanto a comercio y a la explotación de la riqueza ictiológica, en distintas oportunidades ha sido violada por los Estados que se consideran potencias marítimas, dentro de lo cual es oportuno citar el problema suscitado en el Mar de Behring, al estimar los Estados Unidos de América que tenían derechos exclusivos en la pesca de foca. La proclamación del Presidente del mismo país de fecha 28 de septiembre de 1945, a fin de establecer zonas de conservación de pesca, y las distintas disposiciones de Francia e Inglaterra sobre pesquerías se dentarias donde no se reconoce la libertad de pesca. Asimismo, es conveniente citar el hecho de que la libertad de los mares desaparece en la época de guerra, debido a que los países beligerantes llevan a cabo distintas acciones bélicas, las cuales muchas veces se encaminan a la destrucción de las embarcaciones de los países neutrales, a fin de evitar el suministro de materiales que ellos consideran estratégicos para el país o países con los cuales se encuentran en guerra. En la citada Conferencia sobre el derecho del mar, se estableció que alta mar, es la parte de dicho ~~mar~~ que no pertenece al mar territorial ni a las aguas interiores de un Estado y se determinó que comprende la libertad de navegación, de pesca, de colocación de cables y tubería submarina y de volar sobre ella; del análisis más sencillo de lo últimamente expresado, se puede concluir que la zona contigua se estima como alta mar, donde se deriva que cualquier país, tiene derecho a la libre explotación de la riqueza ictiológica, en perjuicio del Estado costero, pero con buen cuidado se omite expresar la presunta libertad para la explotación de minerales e hidrocarburos y no es precisamente por desco



nocer que los alcances de la técnica, h a c e n posible la explotación de los enormes recursos que se encuentran en el suelo y el subsuelo de la alta mar, sino por el hecho de que las grandes potencias se encuentran en la actualidad explotando dichas riquezas en el suelo y subsuelo correspondiente a la zona contigua, y que una declaración en ese sentido llevaría inmediatamente a una pugna entre las grandes potencias, cosa que se quiso evitar. Asimismo la expresada convención contiene disposiciones con respecto al abanderamiento de buques, al derecho de persecución que se proyecta desde el mar territorial y la zona contigua a toda la alta mar, cuando no existe un lapso de interrupción dentro de la persecución, y trata de reprimir y castigar el tráfico de esclavos y los actos de piratería.

Separadamente a lo establecido en esta convención, existe otra sobre la Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar, donde claramente se especifica el derecho que tienen los Estados de que sus nacionales, se dediquen a la explotación de los recursos ictiológicos y al derecho que tiene el Estado ribereño de buscar con otros Estados cuyos nacionales se dedican a la explotación de los recursos, en cualquier zona o zonas de alta mar, la adopción de las medidas necesarias para la conservación de los recursos vivos, si bien, en el fondo estamos de acuerdo con las estipulaciones referentes a la conservación de la riqueza ictiológica, debemos de hacer resaltar que las expresadas convenciones han sido elaboradas de peculiar manera, a fin de dispersar las disposiciones relativas al pretendido derecho de las grandes potencias marítimas de favorecerse con las riquezas ictiológicas, que de conformidad a las más simples argumentaciones les pertenece a los Estados ribereños; tal situación se asemeja a la controversia legal que se suscitó en los Estados Unidos de América, dentro de la cual, una compañía que gozaba del derecho de circular -- por toda la vía fluvial que comunicaba a grandes centros de población, se

oponía a que pequeños propietarios ribereños construyeran un puente para facilitar su movilización; el libertador de los esclavos del mismo país, el gran Lincoln participó en dicha controversia a favor de los intereses de los pequeños propietarios, y unas pequeñas consideraciones fueron suficientes para establecer que la razón y la justicia estaban a favor de los que querían hacer un pequeño uso de las aguas de la vía fluvial, al cimentar las bases del puente sobre el lecho de dicha vía, sin entorpecer de ninguna manera la navegación que le pertenecía a la gran empresa de transporte fluvial; pocos minutos bastaron al tribunal de conciencia para resolver en definitiva a favor de los patrocinados de Lincoln. Con este sencillo ejemplo queremos dar a entender que al tribunal formado por los pueblos del mundo le bastarían breves instantes para determinar que la balanza de la justicia se inclina a favor de los pequeños países que han vislumbrado en las riquezas de las aguas marítimas, cercanas a sus costas la manera más viable de subsistir en este mundo de contradicciones. (Las referidas convenciones sobre Alta Mar y sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar, se encuentran en vigencia para los países que las han ratificado. Véase Anexo).

### Capítulo III- Plataforma Submarina

La Plataforma Submarina, conocida como zócalo o plataforma continental, y cuya denominación utilizaremos, por el hecho de estimar como manifiesta Martínez Moreno (1), que en razón de terminología, dentro del término zócalo continental no se incluye la plataforma insular. El expresado concepto es de origen geológico y por él, generalmente se entiende la especie de llanura, sobre la cual se asientan los continentes y las islas en

---

(1) Dr. A. Martínez Moreno "Consideraciones sobre el Principio Constitucional relativo al Zócalo Continental y al Mar Territorial".

el mar: Gidel en su obra "La Plataforma Continental ante el Derecho", señala que un llano marítimo se extiende a lo largo de las costas hasta aproximadamente 200 metros de profundidad, siguiendo un declive descendente muy suave. El anterior concepto no tuvo ninguna importancia hasta principios del presente siglo, suponiéndose que el primero que se ocupó de él, fue el Conde Marsigli, a finales del siglo XVIII (1), y es últimamente como expusimos, que debido a su importancia económica ha sido objeto de innumerables estudios. El reconocido autor Gidel señala que el creador de dicha teoría fue el español Odón de Buen y del Cos, pero autores como Azcárraga señalan que el creador de la misma fue el argentino José León Suárez (2).

La doctrina de la Plataforma Submarina ha ido teniendo una paulatina aceptación, principalmente en los últimos veinticinco años; así tenemos que el 26 de febrero de 1942, se suscribió el Tratado Anglo-Venezolano, por medio del cual los Estados contratantes se distribuyeron el área submarina -- del Golfo de Paria; el 28 de septiembre de 1945 surgió la proclamación del Presidente de los Estados Unidos de América, por medio de la cual sujetaba a la jurisdicción y control de este país, los recursos naturales de la Plataforma Continental bajo la alta mar contigua a sus costas; posteriormente, diversos Estados efectuaron declaraciones unilaterales por medio de las que se reservaban el derecho de explotación de la Plataforma Submarina. Es importante considerar que hasta el siglo pasado se entendía que la Plataforma Submarina era cosa común, por lo que no podía ser apropiada por ningún Estado; después se sostuvo que era una cosa sin dueño y por lo tanto podía ser objeto de apropiación por cualquier Estado; de esta última posición derivaron dos corrientes principales; la una, que el Estado costero podía

---

(1) Dr. H. López Villamil. Obra citada.

(2) Dr. A. Martínez Moreno. Obra citada.

someter únicamente a su jurisdicción y control, los recursos naturales del suelo y del subsuelo de la Plataforma Submarina; y la otra, que los Estados podían someter a su soberanía la Plataforma Submarina y sus riquezas. Habiendo triunfado la teoría de la apropiación, se disputaron dentro de ella, la supremacía, las dos corrientes referidas, basadas en los principios de jurisdicción y control, y de soberanía, lo que motivó una serie de protestas, principalmente de los países que sostenían la primera de ellas, pudiendo decir sin temor a equivocarse, que en la actualidad ha triunfado el principio que reconocía la soberanía y así tenemos que, en la Conferencia sobre el Derecho del Mar, celebrada en Ginebra en 1958, se expresa que el Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre la Plataforma Continental, para los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales y le dá el carácter de exclusividad en el sentido de que ningún Estado puede explotar dichos recursos sin expreso consentimiento del Estado ribereño, aunque éste, no tenga una ocupación real o ficticia o de declaración expresa sobre dicha Plataforma; asimismo en la referida Conferencia se adoptó la expresión de Plataforma Continental para determinar el suelo y el subsuelo adyacentes a las costas de los continentes e islas. Es de hacer notar que como condición indispensable, se estima que el suelo y el subsuelo deben estar situados fuera de la zona del mar territorial, de lo que se comprueba una vez más, que en la expresada Conferencia se le dió un cuidado especial a la explotación de los enormes recursos de hidrocarburos y minerales que en dicha Plataforma se encuentran, aunque no formen parte del mar territorial y asimismo, queda una vez más al descubierto, que no se hizo ninguna reservación para una explotación exclusiva por el Estado ribereño de las riquezas ictiológicas que se encuentran fuera de su mar territorial, de donde se deduce el marcado inte

rés de las grandes potencias de continuar ejerciendo sus derechos unilaterales en la explotación de la referida riqueza ictiológica, ya que, si bien en la referida Convención sobre Plataforma Submarina se determina una profundidad de 200 metros, deja la posibilidad de la ampliación de este límite hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes, permita la explotación de los mencionados recursos. Se ha estimado que la Plataforma Submarina es una continuación de la tierra firme, y muchos geólogos han querido fundamentar sus conceptos en diversas teorías, de las cuales es importante consignar las de "abración", "sedimentación" e "invasión marina". Sobre dichos conceptos geológicos se ha querido basar el fundamento de la doctrina de la Plataforma Submarina y últimamente se ha querido sustentar en medidas de seguridad y protección del Estado ribereño; pero como hemos analizado anteriormente, se basa en el interés económico que tienen los Estados de extraer alguno de los innumerables minerales e hidrocarburos que se encuentran en el suelo y subsuelo de la Plataforma Submarina, entre los cuales se puede citar el cloruro de sodio, potasio, fósforo, yodo, magnesio y petróleo; este último, debido a su alto valor económico ha movilizado en los últimos cinco años a grandes empresas inglesas y norteamericanas a tratar de obtener concesiones para su extracción en la Plataforma Submarina de los países latinoamericanos, y en Centroamérica se pueden citar las investigaciones petrolíferas que se llevan a cabo principalmente en las costas del Océano Pacífico de las Repúblicas de Guatemala y Nicaragua. Las exploraciones y las perforaciones para la extracción de hidrocarburos, principalmente el petróleo, son llevadas a cabo mediante dos sistemas de explosiones, ya sea de menor o de mayor intensidad, siendo este último el que se realiza a un costo menor y del cual se origina como efecto inmediato, la destrucción de la riqueza ictiológica que en dicha



zona se encuentra. En la actualidad se realizan estudios a fin de determinar los alcances de estas operaciones y los posibles daños que pueden ocasionar a la riqueza ictiológica para buscar los medios de disminuirlos o evitarlos. Asimismo, es importante consignar que ello ha originado la revisión de los Códigos Mineros y de Hidrocarburos de los distintos países latinoamericanos, a fin de encauzarlos con los nuevos conceptos.

En la reivindicación de sus derechos, varios Estados han hecho coincidir los límites de su mar territorial con los de su Plataforma; otros han determinado distintas medidas para su mar territorial y para su Plataforma; y a su vez es oportuno consignar que Estados que poseen costas en varios océanos, han fijado límites distintos para su Plataforma Submarina, y que la mayoría de ellos, permiten la libre navegación, y otros, la restringen fundándose en razones de seguridad estatal.

En la actualidad podemos afirmar que el concepto de la Plataforma Submarina, en razón de su fundamento económico ha prevalecido, reconociéndose que el Estado ribereño ejerce su soberanía de manera exclusiva en la Plataforma Submarina sin necesidad de ninguna declaración ni ocupación, y que es el único que tiene el derecho de apropiación de las riquezas naturales que se encuentran en el suelo y subsuelo de dicha Plataforma. (La Convención sobre Plataforma Continental, adoptada en Ginebra el 29 de abril de 1958, se encuentra en vigencia para los países que la han ratificado. Véase Anexo).

#### Capítulo IV- Bahías Históricas

El origen de las bahías o golfos históricos, radica en la aplicación de los distintos criterios relativos a la extensión del mar territorial, los cuales ya expusimos en la parte histórica del Capítulo II, como son: la

distancia visual, el tiro o disparo de un cañón, las tres millas, las seis millas, las doce y las doscientas millas, en las hendiduras o aberturas - en la línea de las costas, pertenecientes a dos o más Estados ribereños. Geográficamente la palabra bahía significa la expresada abertura, con menor extensión de entrada, y la palabra golfo ha servido para designar una mayor extensión en la entrada de la abertura, pero no siempre para su denominación se ha tenido en cuenta dicho criterio (1). En Centroamérica - se han determinado como bahías o golfos históricos, el Golfo de Honduras, situado entre Honduras Británica y la República de Guatemala en el Océano Atlántico (por ser de opinión que el territorio mal llamado Honduras Británica o Belice, es parte integrante del territorio centroamericano, y en especial integrante del territorio de la hermana República de Guatemala, no se estima como bahía o golfo histórico el relacionado); la Bahía de Salinas, que se encuentra en la frontera entre Costa Rica y Nicaragua y el Golfo de Fonseca entre Nicaragua, Honduras y El Salvador en el Océano Pacífico, al cual nos referiremos en especial, por las siguientes razones: a) por ser la controversia suscitada con respecto a la comunidad de las aguas de dicho Golfo, la primera controversia resuelta por el primer tribunal de justicia que se constituyó en el mundo; b) porque del luminoso fallo de la Corte de Justicia Centroamericana, surgen criterios que en la actualidad sirven de base para el estudio de las bahías o golfos históricos; y, c) por tener nuestro país como integrante de la patria grande, intereses en dicho Golfo.

El Tribunal que conoció de la aludida controversia legal fue como ya expresamos, la Corte de Justicia Centroamericana, Organismo creado debido a que la República Federal de Centroamérica, desde su libertad hasta 1839 en que se disolvió, fue convulsionada por los que trataban de segur

---

(1) Doc. A/CONP. 13/1 de Documentos Oficiales de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

la idea sacrosanta de la unión, y en vista de que las distintas parcelas en que quedó desmembrada nuestra República fueron víctimas de tiranuelos que mantuvieron continuas guerras. Esta situación en que imperaba el fratricidio, el saqueo y la maledicencia, se prolongó en los albores del presente siglo; de ahí que esta región donde el cielo es más limpio, recibió la bien ganada denominación de los balcanes de América. El temor y la desconfianza de los distintos gobernantes, produjo un suceso que variaría esos acontecimientos. Los presidentes de México y los Estados Unidos de América, Porfirio Díaz y Teodoro Roosevelt, convocaron a los países centroamericanos, para buscar la solución pacífica a sus desacuerdos mediante celebración de conferencias. La expresada invitación por venir de países más fuertes, fue inmediatamente aceptada, y así tenemos, que en la conferencia de Washington celebrada en los meses de noviembre y diciembre de 1907, nace la Corte de Justicia Centroamericana, como un instrumento que mediante el arbitraje obligatorio, resolverá las controversias e impedirá las guerras, y es este Tribunal, a quien le tocó conocer en la controversia suscitada sobre la comunidad de las aguas del Golfo de Fonseca. Geográficamente podemos decir -- que dicho Golfo está limitado por los territorios de El Salvador, Honduras y Nicaragua, tiene una entrada de 29 kilómetros, entre los cabos Amapala, territorio salvadoreño y Consiguina, territorio nicaragüense. Muchos autores han considerado que su contorno sigue la figura de una mano: el dedo pulgar está formado por el entrante en que desaguan el Río Negro, el Estero Blanco y el Estero Real, y los demás dedos, son el lugar donde está la Bahía de Cismuyo, el Puerto de La Unión y la Bahía de San Lorenzo, comparación que no es del todo acertada; dentro de él se encuentran numerosas islas, y como principales se pueden citar las siguientes: Meanguera, Meanguerita, Conchagüita, Martín Pérez, Punta de Zacate o Zacatillo e Isla Perico,

pertenecientes a El Salvador y Zacate Grande, Exposición, Inglesera, Violín Coyote y Garrobo, pertenecientes a Honduras; asimismo, ejerce esta última República jurisdicción sobre la Isla del Tigre, la cual de conformidad al valioso trabajo jurídico del Dr. David Rosales h., fue donada ilegalmente por el presidente Juan Lindo de El Salvador. La mayoría de sus costas están cubiertas por manglares y por farallones que circundan los volcanes, que como vigías se encuentran a la entrada. Sus puertos principales son: Cutuco en El Salvador, Corinto en Nicaragua, donde la profundidad da facilidad para entrada y salida de embarcaciones mayores, y el de Amapala en la Isla del Tigre, cuya profundidad es menor y por lo cual se tiene que hacer el transbordo hacia San Lorenzo en Honduras. Históricamente el Golfo de Fonseca fue del dominio exclusivo de la Corona de España de 1522 a 1821; desde este año hasta 1839, perteneció a las Provincias Unidas del Centro de América, y posteriormente, ingresó o se incorporó a los territorios de El Salvador, Honduras y Nicaragua, y por un tiempo, estuvo en poder de la llamada República Mayor de Centroamérica, que la constituyeron precisamente, los referidos Estados. Los preclaros hombres que gobernaron Centroamérica y que tenían la llama votiva de la unidad centroamericana, desde el primer momento se dieron cuenta de la importancia que tenía construir un canal sobre el territorio de la parcela nicaragüense, iniciándose en el Océano Atlántico en las aguas del Río San Juan, llegando a los grandes Lagos, terminando en las aguas del Río San Lorenzo en el Golfo de Fonseca del Océano Pacífico, y así vemos que Pepe Batres Montúfar, el bardo de la poesía centroamericana, es de los primeros comisionados para realizar y estudiar la posibilidad del expresado canal, a fin de hacer más fácil la circulación entre los dos océanos, pero dichos estudios fueron cortados de tajo por la separación de las parcelas que constituyeron la Patria Grande. Y como

manifestara el escritor Manuel José Arce y Valladares en el panegírico a Manuel José Arce, fueron cosas de otros tiempos y de otros hombres. De dichos estudios, las parcelas disgregadas no se volvieron a acordar, sino después de aproximadamente 70 años, en que el triunfo en la construcción del Canal de Suez y el crecimiento de los Estados Unidos de América, determinaron la búsqueda de la ruta más factible para construir un canal interoceánico, escogiéndose para ello el Istmo de Panamá y la parte del territorio nicaraguense aludido, habiendo resuelto los Estados Unidos realizarla en el referido Istmo por diversas razones, y principalmente, por las numerosas concesiones que una de las antiguas provincias de la República de Colombia que después sería la República de Panamá les otorgaba y cuya independencia fue motivada por el interés de los Estados Unidos en la construcción del referido Canal. Llevada a cabo la citada construcción, se siguió buscando la posibilidad de un segundo canal por la ruta ubicada en la República de Nicaragua, por lo que los Estados Unidos de América quisieron asegurarse de que aparte de ellos, ningún país construyera otro canal que hiciera la competencia al panameño; mediante una serie de ofertas intentaron obtener del General Zelaya, en ese entonces presidente de la República de Nicaragua, la concesión necesaria para sus fines. En vista de la negativa rotunda de dicho presidente a otorgar concesión alguna, los Estados Unidos de América fomentaron y ayudaron a una revuelta que terminó con el derrocamiento de dicho General y después en un campo propio, llevaron a cabo con los malos hijos centroamericanos la firma del tratado Chamorro-Weitzel, en el que se les otorgaba el derecho para construir el canal en la parte del territorio nicaraguense que escogieran, se les permitía la defensa del Canal de Panamá y el establecimiento de una base naval en la costa nicaraguense del Golfo de Fonseca. Debido a esto, los go

biernos de Costa Rica y El Salvador protestaron: el costarricense en razón de la comunidad de las aguas del Río San Juan, de conformidad al Tratado - Cañas-Jerez; y el salvadoreño, en razón del condominio sobre el Golfo de - Fonseca y de la seguridad del territorio; el expresado tratado después de ser aprobado por la Asamblea Legislativa nicaragüense, por razones que no son de nuestro dominio, fue rechazado y archivado por el senado norteamericano; posteriormente, el 5 de agosto de 1914, se celebró el Tratado Bryan-Chamorro, el cual debido a las enérgicas protestas llevadas por El Salva--dor al senado norteamericano, fue detenido hasta el 18 de febrero de 1916. En este último tratado se concedía a "perpetuidad al Gobierno de los Esta--dos Unidos, por siempre libres de todo impuesto u otra carga pública, los derechos o exclusiva propiedad, necesarios y convenientes para la construcción, funcionamiento y conservación de un canal interoceánico por la vía - del río San Juan y del Gran Lago de Nicaragua o por cualquiera otra ruta - en territorio nicaragüense. Los detalles de los términos en que el canal será construido, manejado y mantenido, serán convenidos por ambos gobier--nos, cuando quiera que el Gobierno de los Estados Unidos, notifique al Go--bierno de Nicaragua su deseo o intención de construirlo"; asimismo, para facilitar su protección y el ejercicio de los derechos de propiedad cedidos, el Gobierno de Nicaragua, dió en arrendamiento por 99 años, las islas del mar caribe, conocidas como Mafz Grande y Mafz Pequeño, y por el mismo lap--so de 99 años, el derecho de establecer, explotar y mantener, una base na--val en el punto del territorio de Nicaragua sobre el Golfo de Fonseca que desee elegir, sujetando exclusivamente a las leyes y soberana autoridad de los Estados Unidos, durante el plazo del arrendamiento y cualquiera de sus prórrogas por igual tiempo, el territorio cedido, el arrendado y el dere--cho de la base naval. En vista de ésto y como liberalidad los Estados

Unidos, se comprometían a pagar a Nicaragua, la suma de 3 millones en moneda oro de los Estados Unidos a fin de reducir la deuda de Nicaragua contraída en compromisos anteriores. A imagen de relatos bíblicos, se entregaba por 30 cientos de miles de pesos parte del territorio centroamericano.

Los gobiernos de Costa Rica y El Salvador, y principalmente este último, desconocieron lo establecido en dicha convención, e hicieron partícipe a los contratantes que lucharían con todos los medios a su alcance para obtener la nulidad de la misma; y así tenemos que presentaron ante la Corte de Justicia Centroamericana sus libelos de acción correspondientes. La demanda presentada por el Gobierno salvadoreño, a la Corte Centroamericana de Justicia, fue preparada por los doctores Francisco Martínez Suárez, Reyes Arrieta Rossi y Rafael Rodríguez González, quienes en aquella época ocupaban los cargos de Ministro, Subsecretario y Consultor, respectivamente, del Ministerio de Relaciones Exteriores, y se basaba principalmente en que el tratado violaba los derechos de dominio que El Salvador tiene en dicho Golfo, que ponía en peligro la seguridad del Estado de El Salvador, que dicho tratado no podría haberse celebrado válidamente, que afectaba los intereses de los países centroamericanos de volver a reconstruir la Patria Grande; esto último había sido considerado como esencial por el senado norteamericano, ya que al aprobar el referido tratado Bryan-Chamorro, se hizo la reserva de que dicho tratado no afectaba los intereses trascendentales de la unidad de las pequeñas Repúblicas centroamericanas. Esta ilusión, este albor de esperanza de los pueblos morazánicos resurge una vez más, con matices más claros y gloriosos, de ahí se denota la gran importancia que para todo centroamericano bien nacido, tiene la idea de la unidad. Esta pequeña disgregación se menciona, para hacer un llamado a la juventud del pueblo del Istmo, de que los grandes hombres, las grandes ideas, sólo se -

han podido realizar dentro del vientre de la unidad centroamericana, y que la unidad debe ser el faro y la guía de los hombres del mañana. La parte petitoria de la demanda salvadoreña consistía en:

a) Que se admitiera y tramitara la demanda.

b) Que en artículo previo de acuerdo con la cláusula XVII de su tratado de creación, estableciera la situación jurídica, en que debía mantenerse el Gobierno de Nicaragua en la materia objeto de la demanda, a efecto de que las cosas litigadas se conservaran en el estado en que se hallaban antes de la celebración y ratificación del Tratado Bryan-Chamorro.

c) Que en el fallo definitivo se condenara al Gobierno de Nicaragua a abstenerse de cumplir dicho tratado.

d) Que la Corte hiciera las demás condenaciones procedentes en el caso.

Dicha demanda fue admitida por auto proveído a las doce horas y treinta minutos del seis de septiembre de mil novecientos dieciséis, con el voto salvado del Dr. Gutiérrez Navas. El 30 de septiembre del mismo año, protestó el Gobierno de Honduras, alegando que no reconocía condominio en las aguas del Golfo de Fonseca; posteriormente, el Gobierno de El Salvador amplió la demanda en su parte petitoria para lograr que en el fallo se declarara que dicho tratado en la parte relativa a la concesión naval, violaba la solidaridad nacional, nulificaba el condominio y era contrario al artículo segundo del Tratado General de Paz y Amistad; que la concesión de la base naval, la cesión de las tierras para la construcción del canal y el arrendamiento de las islas de Maíz Grande y Maíz Chico violaba el artículo IX del expresado Tratado General, y que el Gobierno de Nicaragua estaba en la obligación de respetar y restablecer la situación jurídica existente antes de la Convención. Después de una serie de incidentes para no contes--



tar dicha demanda, el Gobierno de Nicaragua la contestó. Sobre tal demanda la Corte declaró por unanimidad tener competencia para conocer y proveyó - sentencia a las 16 horas del 9 de marzo de 1916.

La sentencia en su parte resolutive declaró:

""Primero: Que es competente para conocer y fallar el presente juicio, promovido por el Gobierno de la República de El Salvador contra el de la República de Nicaragua.

Segundo: Que deben rechazarse las excepciones opuestas por la Alta - Parte demandada.

Tercero: Que el Tratado Bryan-Chamorro de 5 de agosto de 1914, por la concesión que contiene de una base naval en el Golfo de Fonseca, amenaza - la seguridad nacional de El Salvador y viola sus derechos de condominio en las aguas de dicho Golfo, en la forma y con las limitaciones consignadas - en el acta de votación.

Cuarto: Que viola los artículos II y IX del Tratado de Paz y Amistad, suscrito en Washington por los Estados Centroamericanos el 20 de diciembre de 1907.

Quinto: Que el Gobierno de Nicaragua está obligado, valiéndose de -- los medios posibles aconsejados por el Derecho Internacional, a restable-- cer y mantener el estado de derecho que existían antes del Tratado Bryan-Chamorro entre las Repúblicas litigantes, en lo que respecta a las mate--- rias consideradas en este juicio.

Sexto; Que la Corte se abstiene de hacer pronunciamiento respecto a la petición III de la demanda inicial (nulidad del Tratado Bryan-Chamorro).

Séptimo: Que respecto de la petición IV de la demanda inicial no pro-- cede ninguna condenación.""

En cuanto al condominio considerado en la parte tercera de dicha sen

tencia, es conveniente manifestar que se estimó que este condominio era real y efectivo debido a que el Tratado de Límites entre Honduras y Nicaragua, sólomente había delimitado la división de las aguas, entre un punto medio entre las islas del Tigre y Punta de Consiguina; que dicho estado de comunidad no existía en las 3 millas marinas, que forman el litoral en las costas de tierra firme e islas que les corresponden a cada estado, en las cuales éstos ejercían su jurisdicción, ni tampoco existía condominio en las aguas situadas entre islas y promontorios, que por su proximidad unían la jurisdicción de los estados en las zonas litorales y en este caso, debían ser objeto de un arreglo entre ambos estados, que la comunidad existente se basaba en la necesidad de proteger y defender los intereses económicos que tenían en el Golfo, y que una alteración en su uso anulaba los derechos de cada Estado, por lo que no era lícito al Estado comunero entregar o compartir con un Estado extraño el uso y goce de la cosa común, sin el asentimiento de los copropietarios, de donde y basados en el fallo de la Corte de Justicia Centroamericana, se establece la comunidad efectiva y real de las aguas del Golfo de Fonseca y de su Plataforma Submarina o Continental, con excepción de las 3 millas que forman el litoral de las costas de las tierras continentales e insulares. Dicha consideración en estos momentos tiene una importancia capital para El Salvador, debido a que en innumerables ocasiones, los estados de Honduras y Nicaragua violan el derecho de la comunidad de las aguas, al ametrallar o capturar las indefensas naves pesqueras de bandera y matrícula salvadoreña. La comunidad dentro de nuestros principios jurídicos se concreta en el derecho y uso de la cosa en proporción igualitaria de los comuneros.

Capítulo V- Posición de El Salvador y  
Conclusiones de la Primera Parte

Los constituyentes de nuestra Carta Magna de 1950, incluyeron en el

Art. IX de ésta, una disposición por medio de la cual se consideraba como territorio el mar adyacente hasta la distancia de las 200 millas marinas, - contadas desde la más baja marea, tal precepto tiene como antecedente la - declaración del Presidente de los Estados Unidos de América de 1945, y los estudios anteriores a la declaración de Santiago de Chile antes mencionada; asimismo tal precepto constitucional al considerar el mar como parte del - territorio nacional, contiene una manifiesta contradicción, ya que por te- rritorio se entiende la parte sólida del globo terráqueo en donde el Esta- do ejerce su soberanía. La expresada contradicción es debido a que por exten- sión al mar adyacente a las costas de los Estados, se le ha conocido como mar territorial. Los constituyentes de la época referida recibieron las - presiones de dos grandes potencias marítimas como son Estados Unidos de A- mérica e Inglaterra (1), pero con un espíritu amplio nuestros constituyen- tes hicieron a un lado dichas protestas y aprobaron la disposición - - - - aludida, y así tenemos que por disposición constitucional, el territorio - nacional se aumentó en más del doble de lo que era anteriormente.

La posición referida ha sufrido, sufre y sufrirá las enormes presio- nes de las potencias marítimas, ya que como se expresó anteriormente, El - Salvador se encuentra dentro de la tercera posición de la clasificación, en lo relativo a la anchura del mar territorial. Hemos evidenciado a través de la Primera Parte, que, la anchura de dicho mar está sujeta a los imperio- sos requerimientos de los pueblos costeros que ven en el mar la fuente inago- table para satisfacer las urgentes necesidades de su población; asimismo he- mos dejado claramente establecido que las potencias marítimas, a su mejor conveniencia dentro de las configuraciones jurídicas del mar territorial, zona contigua, alta mar y plataforma submarina, sostienen los criterios que

---

(1) Dr. A. Martínez Moreno. Obra citada.

en el momento histórico les son más convenientes a sus intereses. Por tal razón y tomando en consideración que esta parcela de la Patria Grande, la mayoría de veces dentro del ámbito internacional, ha tenido una posición destacada y de valentía en la defensa de sus intereses, estimamos que en el ámbito de nuestras relaciones con el mundo, la defensa de tal precepto constitucional, es digna de que se le dé la importancia que merece y que nuestros mejores hombres hagan defensa común de los legítimos derechos que le asiste a El Salvador y a los pueblos que como él, buscan en el mar la riqueza de las que carece su suelo, y considerando la estrechez territorial de El Salvador, se hace más necesaria la defensa del expresado principio constitucional. Para lograr lo anterior, es de estimarse conveniente:

a) Celebrar un convenio a nivel centroamericano por medio del cual, los países que integraron la Patria Grande, establezcan las 200 millas como límite de su mar territorial, se garantice en dicho convenio la pesca hasta las 12 millas de los pescadores originarios de cada país centroamericano y se garantice la libertad de la pesca de las 12 a las 200 millas marinas de los pescadores nacionales y de las personas jurídicas, formadas con un mínimo del 50% de capital centroamericano suscrito y pagado, y se declare la libertad de navegación para el paso inocente de las naves.

b) Se hagan gestiones internacionales, a efecto de que los Estados de la América del Sur que han suscrito la declaración de Santiago y los Estados Americanos que se han adherido a tal declaración y los Estados centroamericanos, suscriban un convenio por medio del cual se adopten las 200 millas como la anchura del mar territorial, y se hagan declaraciones referentes al derecho exclusivo en la explotación de la riqueza ictiológica, mineralógica que contiene el mar territorial a favor del Estado costero.

c) que los Estados que suscriban ambas convenciones, se obliguen a -

que la Organización de Estados Americanos acepte el expresado principio como norma de derecho internacional americano.

d) Que se lleven a cabo conversaciones y la suscripción de los convenios respectivos, para que países de los demás continentes interesados en éllo, acepten como norma internacional la expresada extensión de mar territorial.

Asimismo y en vista de lo expuesto en el Capítulo referente a las bahías históricas, es conveniente de que El Salvador promueva y suscriba el tratado necesario, a fin de que las Repúblicas de Honduras y Nicaragua, reconozcan el derecho comunitario en las aguas del Golfo de Fonseca, concreten los derechos comunales de cada uno de ellos en el uso y goce de las aguas y de la Plataforma Submarina, dando énfasis especial a la navegación, a la explotación de los recursos ictiológicos, a la investigación y a la explotación de los recursos mineralógicos y de hidrocarburos que se encuentran en su Plataforma Submarina, y a las prohibiciones necesarias a fin de evitar el excesivo abuso que principalmente de la riqueza ictiológica pudieran cometer los nacionales de cualquiera de los Estados comuneros.

CUADRO N° 1

	E S T A D O	ANCHURA DEL MAR TERRITORIAL	CONVENCION DEL MAR TERRITORIAL Y ZONA CONTIGUA	PLATAFORMA CONTINENTAL	CONVENCION PLATAFORMA CONTINENTAL	L I M I T E S					E S P E C I A L E S			CONVENCION ALTA MAR	CONVENCION SOBRE PESCA Y CONSERVACION DE LOS RECURSOS VIVOS DE LA ALTA MAR
						ADUANA	SEGURIDAD	JURISDICCION PENAL	JURISDICCION CIVIL	PESCA	NEUTRALIDAD	REGLAMENTO DE SANIDAD			
1	ALBANIA	10 MILLAS ( 1952 )													
2	ALEMANIA, REPUBLICA FEDERAL DE	DE CONFORMIDAD CON EL DERECHO INTERNACIONAL (1956) PAG. 17	3 MILLAS ( 1939 ) PAG. 139			3 MILLAS ( 1939 ) PAG. 139									
3	ARABIA SAUDITA	12 MILLAS (1958) SUPL. PAG. 29				18 MILLAS (1958) SUPL. PAG. 29	18 MILLAS (1958) SUPL. PAG. 29					18 MILLAS (1958) SUPL. PAG. 29			
4	ARGENTINA	100 MILLAS ( 1956 )													
5	AUSTRALIA	3 MILLAS ( 1878 )	14/V/63 (1953) SIN MODIFICAR EL REGIMEN JURIDICO DE LAS AGUAS QUE LA CUBREN. SUPLEN. PAG. 3 PERMIS FISHERIES ACT. (1952-1953) SUPL. PAG. 4		14/V/63 (1901-1954)	3 MILLAS ( 1878 ) PAG. 319 y 355	3 MILLAS (1912-1953) PAG. 63						14/V/63	14 de MAYO DE 1963	
6	AFGANISTAN												28/IV/59		
7	BELGICA	3 MILLAS ( 1929 ) PAG. 74				10 KM. (1852)				3 MILLAS ( 1891 ) PAG. 441	3 MILLAS ( 1939 ) PAG. 615				
8	BRASIL	3 MILLAS ( 1950 ) PAG. 2	(1950) SIN PERJUICIO DE LOS DECRETOS DE NAVIGACION Y PESCA.							12 MILLAS ( 1938 ) PAG. 444	3 MILLAS ( 1914 ) PAG. 2				







	E S T A D O	ANCIANA DEL MAR TERRITORIAL	CONVENCIÓN DEL MAR TERRITORIAL Y ZONA CONTIGUA	PLATAFORMA CONTINENTAL	CONVENCIÓN PLATAFORMA CONTINENTAL	L I M I T E S E S P E C I A L E S					CONVENCIÓN AREA MAR	CONVENCIÓN SOBRE PESCA Y CONSERVACION DE LOS RECURSOS VIVOS DE LA ALTA MAR	
						ABUJIA	SEGURIDAD	JURISDICCION PENAL	JURISDICCION CIVIL	PESCA			NEUTRALIDAD
26	ESTADOS ARABES PROTEGIDOS			(1949)LECES									
				DEL MAR Y SUBSUELO U. NICAMENTE.									
				NO MODIFICAR EL REGIMEN JURIDICO DE LAS AGUAS Q'LA CUBREN									
27	ESTADOS UNIDOS DE AMERICA	3 MILLAS ( 1953 ) SUPL. PAG. 54	12/IV/61	(1945)LECES DEL MAR Y SUBSUELO U. NICAMENTE.	12/IV/61	12 MILLAS ( 1930 ) PAG. 308						3 MILLAS 12/IV/61	12 DE ABRIL DE 1961
				NO MODIFICAR EL REGIMEN JURIDICO DE LAS AGUAS Q'LA CUBREN								(1924) CON EXAMINACION CON PETEC. LEQ. PAG. 307	
28	ESPAÑA	6 MILLAS (1957)SUPL. PAG. 30				6 MILLAS (1949)SUPL. PAG. 30						6 MILLAS (1909/1953) SUPL. PAG. 30	
29	FEDERACION MALAYA	3 MILLAS											
30	FINLANDIA	4 MILLAS ( 1955 ) PAG. 308				5 MILLAS ( 1939 ) PAG. 14							
31	FRANCIA	3 MILLAS ( 1988 ) PAG. 497				20 KM. ( 1946 ) PAG. 135	DE S A 6 MILLAS ( 1934 )					3 MILLAS ( 1926 ) PAG. 497	6 MILLAS ( 1912 )
32	GREENLANDIA											3 MILLAS ( 1953 ) PAG. 476	
33	GRECIA	6 MILLAS ( 1938 )					10 MILLAS ( 1913 )					6 MILLAS ( 1924 )	









ESTADO	ANCHURA DEL MAR TERRITORIAL	CONVENCION DEL MAR TERRITORIAL Y ZONA CONTIGUA	PLATAFORMA CONTINENTAL	CONVENCION PLATAFORMA CONTINENTAL	LIMITES ESPECIALES						CONVENCION ALTA MAR	CONVENCION SOBRE PESCA Y CONSERVACION DE LOS RECURSOS VIVOS DE LA ALTA MAR	
					ADUANA	SEGURIDAD	JURISDICCION PENAL	JURISDICCION CIVIL	PESCA	NEUTRALIDAD			VEGLAMENTO DE SANIDAD
88 VIET-NAM, REPUBLICA DE										20 KM. ( 1936 )			
89 YUGOSLAVIA	6 MILLAS ( 1948 ) PAG. 314			6 MILLAS ( 1949 ) PAG. 317						10 MILLAS ( 1950 ) PAG. 613			
<p>LAS FUENTES DE INFORMACION PARA ELABORAR EL PRESENTE CUADRO, HAN SIDO LOS DOCUMENTOS OFICIALES DE LA CONFERENCIA SOBRE EL DERECHO DEL MAR, CELEBRADA EN GINEBRA EN EL AÑO DE 1958, Y LA OBRA DENOMINADA "LA PESCA OCEANICA" DE FRANCIS T. CHRISTY JR. Y AMIRON SCOTT, ESTE ÚLTIMO EN CUANTO A LAS RATIFICACIONES DE LAS CONVENCIONES, LAS CUALES ESTAN ACTUALIZADAS HASTA EL 24 DE SEPTIEMBRE DE 1964. ASIMISMO CON RESPECTO A LOS PAISES CENTROAMERICANOS, LA FUENTE HA SIDO EL TRABAJO DEL SEÑOR CARLOS ALBERTO FUENTES, JEFE DE LA SECCION DE PESCA Y GAMA MARITIMA DEL MINISTERIO DE ECONOMIA, Y LOS DATOS SOBRE ARGENTINA, FUERON PROPORCIONADOS VERBALMENTE POR EL SECRETARIO DE LA EMBAJADA DE ESTE PAIS EN EL SALVADOR.</p> <p>DE FUENTE NO CONFIRMADA, SE HA TENIDO CONOCIMIENTO QUE LAS CUATRO CONVENCIONES A QUE HEMOS ALUDIDO, HAN ENTRADO EN VIGOR PARA LOS PAISES QUE LAS HAN RATIFICADO EN LA FORMA SIGUIENTE: CONVENCION SOBRE ALTA MAR, EN VIGENCIA DESDE EL 30 DE SEPTIEMBRE DE 1958; CONVENCION SOBRE LA PLATAFORMA CONTINENTAL, EN VIGOR DESDE EL 30 DE JUNIO DE 1954; CONVENCION SOBRE MAR TERRITORIAL Y ZONA CONTIGUA, EN VIGENCIA DESDE EL 10 DE SEPTIEMBRE DE 1954; Y LA CONVENCION SOBRE PESCA Y CONSERVACION DE LOS RECURSOS VIVOS DE LA ALTA MAR, SE ENCUENTRA VIGENTE DESDE EL 20 DE MARZO DE 1965.</p>													

S E G U N D A   P A R T E

## SEGUNDA PARTE

### TITULO II

#### LA PESCA Y LA LEY

##### Capítulo I- Reseña histórica de la pesca en El Salvador

La explotación de las riquezas ictiológicas en nuestro país ha seguido un crecimiento lento y discontinuado, por lo cual dividiremos su desarrollo en las siguientes etapas: Precolonial, Colonial, Provincias Unidas del Centro de América y El Salvador.

##### Precolonial

Dentro de la distribución en que se encontraban los pobladores de la región en que ubica la República de El Salvador, encontramos tres grandes grupos de pobladores como son: cachiqueles, pipiles y lencas, los cuales de conformidad a los restos arqueológicos encontrados, se dedicaban a la pesca y a la caza para satisfacer sus primordiales necesidades; posteriormente, los habitantes de las costas de la expresada región fueron dando importancia paulatina a la pesca marítima con el fin antes citado. Es importante hacer notar que los primeros pobladores en cuanto a la pesca, radicaron esencialmente su interés sobre los peces de los ríos y los lagos, o sea, a la pesca continental.

##### Colonial

En el período colonial, si bien los españoles habían dado importancia capital a la navegación y al comercio marítimo, debido especialmente a los postulados de la escuela clásica económica, en la cual la fuente de la riqueza la constituía la acumulación de minerales, tales como el oro y la plata



ta, no tuvo mayor importancia la pesca, ya que, la actividad principal desarrollada por las colonias fue orientada hacia la minería, y en grado menor, a la agricultura y la ganadería. Dentro de la agricultura podemos citar la explotación del bálsamo conocido como Bálsamo del Perú, y la explotación de jiquilite para la producción de añil. La única referencia a una explotación de las riquezas ictiológicas se encuentran en los pasajes de uno de los discursos del general Francisco Morazán; posteriormente al período colonial, en el que refiere "que ya no volverá a brillar el oro de Juticalpa, ni las perlas del Golfo de Nicoya en las testas coronadas" (1), de donde deducimos -- que en el período colonial también se le dió importancia a la extracción de perlas en la región de Costa Rica, y debido a cierta riqueza que la región del Golfo de Fonseca tiene de ostras perleras, debemos estimar que allí también existió determinada explotación ictiológica.

#### Provincias Unidas del Centro de América

Al obtener su independencia Centro América en 1821 y dentro del tiempo en que se mantuvo unida, las condiciones económicas y los intereses de la aldea convulsionaron toda la región centroamericana, lo que aparejado a las intervenciones de Iturbide, emperador mexicano, Inglaterra y Estados Unidos de América, impidieron el desenvolvimiento de la explotación de los recursos de todo orden, quedando la riqueza ictiológica olvidada, llevándose a cabo dicha explotación únicamente desde botes de remos y solamente con fines de consumo doméstico en forma temporal.

#### El Salvador

Si bien pudiéramos manifestar sin temor a equivocarnos que la pesca es la industria más antigua que existe, ya que es anterior a la caza y ésta,

---

(1) Wilian V. Wells. Exploraciones y Aventuras en Honduras.

anterior a la agricultura, en nuestro país estuvo por largo período de su historia. sin los impulsos económicos necesarios para su desarrollo, a pesar de la vocación marinera que heredamos de nuestra madre patria España. Dentro de esta etapa su evolución, podemos concretarla en tres fases importantes a saber:

#### Primera Fase

La primera fase de nuestras pesquerías se inicia desde que El Salvador se declara independiente hasta 1950, en la cual al igual que en las Provincias Unidas del Centro de América, se encuentra el uso de un sedal con dos o más anzuelos de metal desde botes de remos y canoas, por pescadores cuya ocupación habitual, no era precisamente la pesca, siendo la mayoría de ellos, estivadores, recogedores de leña o agricultores, pescándose más que todo para satisfacer las necesidades domésticas de los mismos pescadores. Haciendo un pequeño recorrido encontramos una total falta de servicios portuarios, combustible, calafateado de embarcaciones, falta de vías de comunicación, de embarcaciones y de equipo necesario, así como de medios de refrigeración, control sanitario y de personal idóneo para una pesca comercial.

#### Segunda Fase

La segunda fase podemos concretarla de 1950 a 1955, la cual se inicia con el Derecho del Consejo de Gobierno Revolucionario No. 726 del 8 de agosto de 1950, publicado en el Diario Oficial No. 170 Tomo 149 de la misma fecha, y continúa durante los años de 1952 a 1953 con la misión del Punto IV en nuestro país, que realiza investigaciones exploratorias con la embarcación a motor denominada "IZALCO", de 79 pies de eslora y el aparecimiento de la primera cooperativa de pescadores, creada por el Ministerio de Trabajo, la cual lamentablemente fracasó.

### Tercera Fase

La tercera fase podemos concretarla desde 1955 hasta nuestros días, y se inicia con la promulgación de la Ley de Pesca y Caza Marítima y continúa con la vigencia de su Reglamento; por medio de la expresada ley se dió impulso económico a la industria de la pesca, pudiendo encontrar en febrero de 1956, seis embarcaciones dedicadas a la pesca, y se estableció en el año de 1958, la primera planta procesadora, y poco después se efectuó la primera exportación de camarones a los Estados Unidos de América, habiéndose encontrado en ese mismo año, 18 embarcaciones atendiendo tal objeto; posteriormente, el Gobierno de El Salvador solicitó a la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), asistencia técnica en la biología de los camarones, habiendo llegado en 1959 por primera vez, un biólogo de pesca de la FAO, el cual volvió a final de 1962. En la actualidad los gobiernos de los países centroamericanos y el Fondo Especial de las Naciones Unidas, han dado vida al PROYECTO REGIONAL DE DESARROLLO PESQUERO EN CENTROAMERICA, en donde el organismo de ejecución lo constituye la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), teniendo como organismo regional de contrapartida, a la Comisión Centroamericana de Desarrollo Pesquero.

Dentro de la etapa actual de nuestras pesquerías, encontramos un notable avance comparado con las dos fases anteriormente citadas, pero estimamos que debe ser preocupación de todas las fuerzas vivas de la nación, buscar el más completo desarrollo de nuestros recursos comerciales pesqueros, teniendo en mente que uno de los problemas más serios que confronta este país, es el que se refiere a proporcionar una dieta adecuada y balanceada a la creciente población salvadoreña, y considerando asimismo que El Salvador, es el país más pequeño y el segundo más densamente poblado del hemisferio occi-

dental.

## Capítulo II. Legislación Marítima

Actualmente las disposiciones referentes a la legislación marítima, se encuentran principalmente en la Ley de Navegación y Marina, Ley Reglamentaria de Marina, en el Reglamento de Marina, y en el Libro Tercero del Código de Comercio, y secundariamente, en el Código Civil, Libro Segundo, y en la Ley Orgánica del Servicio Consular Salvadoreño. Es importante citar que las disposiciones legales que se encuentran en las expresadas leyes, no corresponden a las prácticas usuales que en dicha materia se observan en otros Estados, ni a la modernización que han alcanzado las naves marítimas. La Ley de Navegación y Marina y la Ley Reglamentaria de Marina, fueron promulgadas por medio del Decreto No. 236 de fecha 27 de octubre de 1933, publicado en el Diario Oficial No. 245, Tomo 115 de 16 de noviembre del mismo año y sustituyeron la Ley de Navegación y Marina, promulgada el 3 de diciembre de 1875 y el Reglamento de Marina de fecha 11 de abril de 1902.

La Ley de Navegación y Marina se refiere: Título I- al dominio del mar, a la prohibición de las naves de acercarse a parajes o puertos no habilitados, a la libertad de pesca, al naufragio, a la patente de Corso y a los Piratas. Título II- a las presas y establece que la Corte Plena ejercerá la atribución de almirantazgo. Título III- a los Departamentos Marinos, estableciendo cinco departamentos a saber: La Unión, El Triunfo, La Concordia, La Libertad y Acajutla; asimismo establece que las cabeceras de dichos Departamentos son los puertos respectivos y la primera autoridad administrativa de ellos, son los comandantes y capitanes de puerto, dentro de los límites de su jurisdicción. Título IV- a los puertos y permite a toda nave mercante con bandera amiga o neutral, el comercio; hace reserva del comercio de cabotaje para los nacionales, declara la libertad de toda persona para

establecer buques de transporte, lanchas, pontones, bongos, botes, etc. Título V- a la patente y matrícula de embarcaciones mayores. Título VI- en igual sentido que el Título anterior, se refiere a las embarcaciones menores. Títulos VII-, VIII- y IX- a los pilotos, patronos y marineros respectivamente de las embarcaciones. Título X- a las embarcaciones de carga. - Título XI- a las embarcaciones menores cargadas. Título XII- a la navegación de dichas embarcaciones. Título XIII- a las disposiciones generales de las embarcaciones menores. Título XIV- a los comandantes. Título XV- al segundo comandante de puerto. Título XVI- a los ayudantes. Título -- XVII- a la guarnición. Título XVIII- al pelotón de marineros. Título XIX- a los buques, capitanes y tripulaciones. Título XX- a la seguridad de las embarcaciones y de los pasajeros en caso de temporal en la rada y al manejo de mercaderías peligrosas. Título XXI- a disposiciones especiales para el Puerto de La Unión. Título XXII- a la policía de mar, y Título - XXIII- a la navegación interior.

La Ley Reglamentaria de Marina se refiere: Título I- a la policía marítima y fluvial. Título II- a la autoridad marítima y sus atribuciones. Título III- a la navegación. Título IV- a la asistencia y salvamento marítimo. Título V- a la navegación y comercio de cabotaje. Título VI- a la matrícula de embarcaciones. Título VII- al personal marítimo, y Título VIII- a disposiciones varias.

La Ley de Navegación y Marina y la Ley Reglamentaria de Marina, mezclan diferentes disciplinas jurídicas que regulan determinadas relaciones que se derivan de la navegación marítima, tales como el Derecho Internacional Público, el Derecho Administrativo, el Derecho Penal, el Derecho del Trabajo y el Derecho Fiscal, así como la legislación pesquera y las regulaciones sobre la Marina Nacional, de tal manera que constituyen un ga

limitas marítimo.

El Reglamento de Marina emitido según Decreto No. 402 de fecha 6 de diciembre de 1951, publicado en el Diario Oficial del 13 del mismo mes y año, se refiere en especial a la Marina Nacional, a los departamentos de la misma, a su jefe, al asesor técnico, al personal subalterno, a la escuela de marina, a las capitanías de puerto y sus funciones, a los servicios, a las unidades navales, al capitán de buque, al segundo oficial, al jefe mecánico, a los jefes de servicios, al personal de los mismos, al servicio por cuartos, al servicio por bordadas y a los roles.

El libro tercero del Código de Comercio, contiene prescripciones referentes a los buques, al comercio marítimo, a los contratos especiales -- del mencionado comercio, a las personas que los ejercitan, al contrato a la gruesa, a los seguros marítimos, a los riesgos, daños y accidentes marítimos, a la justificación y liquidación de las averías; las mencionadas -- disposiciones en la actualidad son de muy poca aplicación y ni siquiera se estudian en la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales.

En el Código Civil, libro segundo, existen disposiciones referentes a la extensión del mar territorial que en la actualidad están derogadas -- por disposición constitucional, así como prescripciones sobre las playas, a la prohibición a las naves para no tocarlas, a no ser que sean puertos habilitados o en caso de naufragio, al derecho de circa, a las patentes de Corso y al derecho de la pesca.

La Ley Orgánica del Servicio Consular Salvadoreño, contiene disposiciones referentes a los Pasavantes y al cambio de propiedad de las naves.

Las expresadas disposiciones que se refieren a la legislación marítima y que se encuentran disgregadas en el conjunto de leyes y reglamento -- mencionados, la mayoría de las veces no tienen ninguna utilidad práctica -

debido a que son muy antiguas y se contraponen a los adelantos alcanzados en la navegación marítima, y muchas de dichas disposiciones son contradictorias de una a otra ley, aparte de que han sido derogadas las disposiciones que contenía la Ley de Navegación y Marina, referente a los impulsos económicos necesarios para la construcción de embarcaciones por salvadoreños, así mismo no permiten el abanderamiento de embarcaciones cuyos propietarios no sean salvadoreños. Dentro del ámbito centroamericano, las legislaciones ma rítimas más adelantadas en comparación a la de los otros países, son las de Honduras y Costa Rica, y sobre nuestra legislación marítima, podemos decir que no es más que un relicario de antigüedades sin ninguna utilidad prácti ca.

En vista de que la integración económica centroamericana tiende dentro de uno de sus aspectos a uniformar y desarrollar la legislación, el Comité de Cooperación Económica después de analizar los informes presentados por un grupo de técnicos en lo referente "al transporte en Centroamérica" y "el Transporte en el Istmo Centroamericano: el transporte marítimo", acorda ron en la Tercera Reunión de Managua, República de Nicaragua, en el año de 1956, por medio de la Resolución 19 parte A, recomendar a los gobiernos -- miembros, la preparación de un proyecto modelo de legislación marítima y -- portuaria centroamericana, uniforme y moderna. Para la preparación de di-- cho proyecto, se recomendó que se solicitaran expertos a las Naciones Uni-- das, quienes trabajarían en coordinación con la Secretaría y en consulta -- con los expertos de cada país. Se designó al señor F. X. Le Bourgeois como experto de las Naciones Unidas para el estudio de la administración e insta laciones portuarias, quien visitó los países centroamericanos por dos meses en los años de 1956 y 1958; y se designó a una Misión encargada de redactar un proyecto de legislación portuaria y marítima uniforme y moderna para Cenu

troamérica, la que estuvo compuesta por los señores Louis Delaney, miembro de las Naciones Unidas, David S. Blanchard de la Organización Internacional del Trabajo y el Licenciado Raúl Cervantes Ahumada, profesor de Derecho Mercantil en la Universidad de México. Dicha Misión visitó los países centroamericanos por un mes y días en el año de 1956, y trabajó en colaboración -- con el expresado señor Bourgeois, quien presentó su informe denominándolo - Código Portuario, el cual contiene un estudio con recomendaciones que de -- conformidad a lo expresado por el autor, las recomendaciones y orientacio- nes bien pueden convertirse en las necesarias disposiciones de un Código -- Portuario; por su parte la Misión con base en las aportaciones de los otros dos expertos, presentó un proyecto de Código Marítimo Centroamericano, re-- dactado por el Licenciado Cervantes Ahumada, sobre el cual se celebró un seminario en Tegucigalpa, República de Honduras, en el año de 1966. Dicho Có- digo se refiere en especial a los bienes del dominio marítimo, a las autori- dades marítimas, al registro marítimo, a los naufragios, auxilios y salva-- mento, al servicio de navegación, a los puertos marítimos, a la actividad a bordo de los buques, al comercio marítimo; este último capítulo trata en especial de la construcción de embarcaciones, del arrendamiento, del fletamen- to, del seguro marítimo, de las averías gruesas y de la agencia marítima. - El mencionado proyecto puede sustituir con creces las disposiciones que so- bre derecho marítimo se encuentran en nuestra legislación. Dicho Código -- que se encuentra dividido en cuatro libros, tiene un ordenamiento metódico y acorde con los más recientes adelantos logrados por el Derecho Marítimo, asimismo encontramos en él, prescripciones no acordes al aspecto tradicio-- nal de los países centroamericanos, en cuanto a autoridades marítimas en relación al Poder Ejecutivo y dentro de sus disposiciones no se ha tomado en cuenta que para su vigencia debe firmarse un convenio o tratado, y poste---



riormente debe ratificarse por los cuerpos legislativos de los países centroamericanos; como novedades principales dentro del cuerpo de sus disposiciones se encuentran: en el libro primero título preliminar, una referencia sui-generis que considera a los buques extranjeros que navegan en aguas de bahías históricas pertenecientes a varios países, sometidos a las leyes del país ribereño que primero tome conocimiento de la cuestión relativa; en su título primero, en lo referente a los bienes del dominio marítimo, estima como propiedades estatales, el mar territorial y la Plataforma Submarina o Continental, desnaturalizando los conceptos jurídicos de éstos, ya que modernamente son considerados dentro del elemento físico que compone el Estado; por otra parte, no determina la extensión del mar territorial, y la Plataforma Submarina la limita hasta la isobata de 200 metros, lo que no es aceptable ya que dentro del concepto moderno, la limitación de ésta, radica en la posibilidad de su explotación; su libro segundo contiene disposiciones relativas a los puertos marítimos, las cuales consideramos que con las recomendaciones del señor Le Bourgeois, perfectamente podrían dar nacimiento a un Código Portuario. Expresando una vez más, que las disposiciones referentes a la legislación marítima que se encuentran en nuestras leyes necesitan de una pronta renovación, hacemos votos porque nuestra República y los demás países centroamericanos tengan a la mayor brevedad posible, una legislación marítima uniforme y acorde con las necesidades que el momento actual exige.

### Capítulo III- Legislación Pesquera

Como hemos expresado en la reseña histórica, la segunda y tercera fases del desarrollo pesquero de nuestro país se inician: la segunda con el Decreto No. 726 del Consejo de Gobierno Revolucionario de fecha 8 de agosto

de 1950, publicado en el Diario Oficial No. 170, Tomo 149 de la misma fecha, y la tercera con la vigencia de la Ley de Pesca y Caza Marítima, emitida -- por Decreto Legislativo No. 1961 de fecha 18 de octubre de 1955, publicado en el Diario Oficial No. 204 del 7 de noviembre del mismo año, que derogó en todas sus partes el Decreto 726 antes citado.

Posteriormente por Decreto No. 77 del Poder Ejecutivo del 10 de septiembre de 1956, publicado en el Diario Oficial No. 170, Tomo 162 del 12 - del mismo mes y año, vió la luz el Reglamento para la aplicación de la Ley aludida; el referido Reglamento fue adicionado en su artículo 36 mediante Decreto Ejecutivo No. 111.

Las disposiciones contenidas en la Ley de Pesca y Caza Marítima y el Reglamento para su aplicación, debido a la inexperiencia que tenía nuestro país en esa materia, no fueron suficientes para regular las distintas si--tuaciones que se presentaban en su desarrollo, por lo cual el Gobierno, basado en prescripciones de carácter general, emitió regulaciones mediante - el Acuerdo Ejecutivo No. 171 y las resoluciones números 1193 y 1439 de fechas 30 de julio, 31 de agosto y 15 de octubre de 1959 respectivamente; Acuerdo Ejecutivo No. 60 del 24 de agosto de 1962, por medio del cual se limitó nuestra flota camaronera a las 73 embarcaciones que se encontraban autorizadas y la flota inicial atunera a 25 embarcaciones; los expresados acuerdos y resoluciones perdieron su vigencia mediante el Acuerdo Ejecutivo No. 115 del 16 de abril de 1963, el cual en su parte principal sostuvo la limitación de la flota camaronera de 73 embarcaciones y dejó sin efecto la limitación de la flota atunera, y últimamente se han emitido acuerdos ejecutivos, limitando el número de las embarcaciones que se dediquen a la pesca y a la recolección de la morralla o desperdicio de los barcos camarone-ros, con el propósito de producir harina de pescado, así como regulando la pesca artesanal de langosta.

## Comentario a la Ley de Pesca y Caza Marítima

Si bien las costas de nuestro país han ofrecido debido a sus numerosos estuarios de agua dulce y a sus corrientes marinas, enormes posibilidades para explotación de pesquerías móviles y sedentarias, se necesitó del impulso estatal mediante la Ley de Pesca y Caza Marítima, para iniciar el desarrollo que en la actualidad han adquirido nuestras pesquerías. La Ley mencionada dentro de su título, se aparta de las leyes de otros países eminentemente pesqueros que únicamente se refieren a la pesca, por la cual entienden la captura de las especies biológicas cuyo medio de vida normal es el mar. Dentro de su Artículo 1, el precitado cuerpo legal establece que la pesca y caza marítima se consideran de explotación cuando persigue fin de lucro, de consumo doméstico cuando tiene por única finalidad proveer a las necesidades familiares, deportiva cuando se ejerce con fin de esparcimiento, mixta, de ésta no dá ningun concepto, y que debemos entender que se trata de la unión de dos o más de los aspectos de la clasificación y la de carácter científico cuando se orienta a la investigación, al estudio o a la enseñanza. La anterior división sigue los lineamientos de la Ley de Pesca de los Estados Unidos Mexicanos, a excepción de la pesca y caza marítima mixta. A nuestro entender los Artículos 2 y 3 son contradictorios, ya que dentro de lo preceptuado por el Artículo 2, se establece que la Ley contiene normas para el ejercicio de la pesca y caza marítima considerada de explotación y en su Artículo 3 dictamina que el Poder Ejecutivo en el Ramo de Economía, regulará el ejercicio de la pesca y caza marítima mixta, deportiva y de consumo doméstico, y el mismo Poder en el Ramo de Agricultura, regulará la de carácter científico; asimismo, el mencionado Artículo 2, establece que la pesca y caza marítima, considerada de explotación, se clasifica en: pesca de bajura, que es la que se realiza por em-

barcaciones que no se alejan más de 12 millas de la costa; de altura, la que se efectúa por embarcaciones que se alejan más de 12 millas y menos de 200 millas, y de gran altura, que se realiza por embarcaciones que se alejan más de las 200 millas; aquí se aparta del concepto de la caza, establece clasificación caprichosa en cuanto a su menor o mayor alejamiento de la costa y trata de regular la pesca que no se realiza en aguas territoriales, ya que de conformidad al Artículo 8 de la Constitución Política, nuestro territorio marítimo se estima hasta una extensión de 200 millas marinas contadas desde la línea de la más baja marea, por lo cual, más allá de dicha extensión, es alta mar y la pesca se sujeta a los tratados o convenciones que al respecto se hayan suscrito; es oportuno mencionar que el referido Artículo 2, consigna que la pesca denominada de bajura, es patrimonio de los salvadoreños, de las personas jurídicas formadas por éstos, y de las personas jurídicas salvadoreñas en que por lo menos el 50% de capital pertenezca a salvadoreños; dentro de lo noble de esta disposición estimamos que perfectamente un extranjero podría constituir una Sociedad de conformidad a las leyes de la República y violar el espíritu de dicha disposición, ya que no requiere que el capital de los salvadoreños sea suscrito y pagado; asimismo, estimamos que la proporción del 50% es relativamente poca para proteger nuestros nacionales, y que la proporción más conveniente en nuestro concepto, como lo tiene la Ley relativa a las pesquerías de agua salada de Dinamarca, sería un 75% de capital suscrito y pagado y que el gerente de la empresa de pesca sea salvadoreño y con residencia en el país. Asimismo, es oportuno consignar que la mencionada Ley debe contener disposiciones a fin de proteger a los pescadores artesanales en la explotación costera de las riquezas ictiológicas.

Dentro del expresado Cuerpo Legal, la pesca y caza marítima de explotación, de conformidad al artículo 4, se sujeta a licencia emitida median-

te acuerdo del Poder Ejecutivo en el Ramo de Economía, con previa audiencia de la Secretaría de Defensa, y establece que sólo podrán obtenerla las personas naturales o jurídicas que tengan su domicilio en el país, disposiciones que nos parece muy atinadas. En su artículo 5, establece el procedimiento para obtener licencia de explotación, pero no encaja con el establecido en el Reglamento de la Ley y al cual posteriormente nos referiremos. El artículo 6 señala las obligaciones a las que están sujetas las personas que obtengan dicha licencia, dentro de las cuales merece cita especial la exigencia de dar prioridad en la venta de sus productos, al abastecimiento del consumo interno, obligación que normalmente no se cumple en lo referente a los productos del mar que tienen un alto valor en el mercado internacional, como son los mariscos, en especial el camarón. En su artículo 7 contiene el impulso económico que el Estado otorga por un término de cinco años, a las personas que han obtenido licencia de explotación y que se dediquen a la pesca de bajura, concediéndoles el uso de los mares, bahías y esteros de uso público y de sus playas, y el goce de facilidades portuarias sin pago de ningún impuesto o contribución; asimismo concede franquicia aduanera para importación de embarcaciones, aperos, enseres de pesca, materiales de construcción, maquinaria, equipo, combustible y lubricante para embarcaciones; también expresa que las que se dediquen a otro tipo de pesca, sólo gozarán de las facilidades portuarias. Como vemos de dicha relación aquí el legislador cae nuevamente en el uso de la denominación de pesca, no refiriéndose para nada a las personas que se dediquen a la caza marítima, por lo que debemos entender, que no tienen derecho a que se les otorgue los beneficios fiscales que señala dicho Cuerpo Legal, ni tampoco tienen derecho las personas que se dediquen a la pesca de altura y gran altura a que se les conceda beneficios fiscales; enorme equivocación que obstaculiza el desarrollo de nuestras pesquerías. De conformidad al Artículo

lo.º, los beneficios se conceden por un período de cinco años, determinado por la fecha en que se otorgue el primer beneficio, concediendo iguales ventajas a las empresas que se establezcan con posterioridad y por el tiempo que falte para la expiración del primer beneficio mencionado. En sus Artículos 9 y 10, señala el procedimiento para que los beneficios puedan hacerse efectivos. En su Artículo 11 prohíbe a los beneficiarios vender los efectos que se introduzcan con franquicia o de cambiar el destino de los mismos, a menos que lo hagan con las formalidades que establece la legislación sobre franquicias aduaneras, exceptuándose de tal prohibición las embarcaciones, máquinas, equipos y herramientas cuando se destinen a un objeto similar y previa autorización del Ministerio de Economía. En el Artículo 12 consigna la obligación de avisar a las Secretarías de Economía y de Hacienda, a fin de que resuelvan si procede o no, el traspaso de los beneficios por el tiempo que falte para su vencimiento. En el Artículo 13 faculta al Poder Ejecutivo en el Ramo de Economía para imponer multas hasta por la cantidad de un mil colones, cancelar la licencia de pesca o declarar caducados los beneficios fiscales, de conformidad a la infracción que cometan las personas beneficiarias, y cuando se cancele la licencia o se declaren caducados los beneficios, establece la exigibilidad para que los beneficiarios devuelvan los derechos aduanales y consulares dispensados sobre las mercaderías importadas, excepto en cuanto a los combustibles y lubricantes. El Art. 14 de la Ley comentada, contiene una disposición por medio de la cual, las licencias de pesca y caza marítima de explotación deben otorgarse consultando la capacidad de los recursos ictiológicos y procurando su conservación por medio de una explotación racional y metódica; la expresada disposición si bien no contiene aspectos específicos en cuanto a las bases para conocer y conservar nuestros recursos pesqueros, su regulación median-

te acuerdos ejecutivos ha dado beneficiosos resultados al país; ya que ha servido para limitar la flota camaronera a 73 embarcaciones y en la actualidad debido a cierta baja en la producción camaronera podría ser de utilidad para limitar el número de días dedicados al esfuerzo pesquero. En su Art. 15, establece que el derecho de la pesca debe ejercerse sin perjudicar la navegación, el curso de las aguas, su utilización y los derechos de terceros. El Art. 16, obliga a que las embarcaciones que se utilicen para los efectos de la pesca o caza marítima, deberán tener matrícula salvadoreña. En su Art. 17, consigna una excepción por medio de la cual se pueden conceder licencias para pesca de carnada a embarcaciones extranjeras y sujeta el otorgamiento de las licencias a la emisión de una ley especial. El Art. 18, se refiere a los que se dediquen a la pesca en aguas territoriales, sin la autorización o licencias prescritas por la Ley o sus Reglamentos Especiales, incurrirán en sanciones que varían según la reincidencia de cinco a quince mil colones, decomiso del producto de la pesca, de la embarcación y equipos respectivos, siendo estas sanciones impuestas gubernativamente por el capitán de puerto, a quien corresponda el conocimiento del caso.

Las disposiciones contenidas en los artículos 15, 16, 17 y 18, son de tipo general, ya que se refieren a todas las clases de pesca y caza marítima, por lo tanto, se encuentran en contradicción con lo establecido con los Artículos 2 y 3 de la Ley comentada, pues en ellos se prescribe que la Ley establece normas relativas únicamente a la pesca y caza marítima que se efectúa con fines de explotación.

Como lo hemos dejado anotado, la Ley de Pesca y Caza Marítima peca de diminuta, no contiene los conceptos modernos ni las disposiciones apropiadas para proteger a los pescadores artesanales y carece de los impulsos económicos necesarios, para desarrollar las cooperativas de pescadores y la pesca

y caza marítima de altura y gran altura; asimismo adolece de enormes defectos, por lo que se hace necesario una reforma sustancial a dicha Ley.

#### Comentario al Reglamento para la aplicación de la Ley de Pesca y Caza Marítima

El mencionado Reglamento va más allá de la Ley, cosa que de acuerdo a las más esenciales y simples reglas jurídicas no es correcto, y contiene -- criterios contradictorios a lo prescrito por la Ley de Pesca y Caza Marítima comentada. Veamos: el Art. 1o. del Reglamento establece que regulará el ejercicio de la pesca y caza marítima de explotación, de consumo doméstico, mixta y deportiva y el Art. 2o. expresa que la pesca y caza marítima se considera de explotación, de consumo doméstico y mixta, por lo tanto excluye - a la deportiva, reduce el concepto del Art. 1o. de la referida Ley, y confunde el concepto de clasificación de la pesca y caza marítima de explota-- ción establecido en el Art. 2o. de la misma Ley. En su Artículo 3o., dá el concepto de lo que se entiende por caza y pesca marítima, radicándolo en el lugar donde se realiza y en sus Artículos 4o. y 5o., dá el concepto de lo - que se considera por pesca y caza marítima, respectivamente, para lo cual - toma como criterio de diferenciación el aspecto biológico; en estos Artículos el Reglamento va más allá de la Ley, ya que ésta, no dá ningún concepto de lo que se entiende por caza y pesca marítima y nuestro Código Civil en - el Art. 588, nos dice que son especies de ocupación por las cuales se ad-- quiere el dominio de los animales bravíos; en esta parte también el Regla-- mento está en contradicción con lo que determina nuestro Código Civil, ya - que considera asimismo como pesca y caza, la cría y procreación de las espe-- cies, las que por este motivo dejarían de ser animales bravíos, pues esta-- rían bajo la dependencia del hombre; y para agregar aún más, su concepto de diferenciación biológico no es científico. El Art. 6o., se refiere a las -



artes, aparejos e instrumentos de pesca y caza marítima, determinando qué se entiende por éstos y el Artículo 7o., alude a los tipos de pesca, haciendo una enumeración de ellos, que se aparta de los conceptos del Artículo 6o. y confunde lo que es arte, aparejo e instrumento de pesca y caza marítima. Los Artículos 8o., 9o., 10o., 11o. y 12o., señalan los procedimientos a seguir para que los interesados puedan obtener licencias de pesca y caza marítima, tales prescripciones al establecer mayores trámites, se encuentran en contradicción con el procedimiento señalado para el mismo objeto en el Artículo 5o. de la Ley aludida.

Por los motivos anteriormente expuestos, es necesario que el Reglamento para la aplicación de la Ley de Pesca y Caza Marítima, se adapte a ella y a los demás cuerpos legales, para lo cual se hace indispensable reformarlo.

#### Capítulo IV- Legislación Laboral

Las relaciones obrero-patronales en nuestro país, están regidas por las disposiciones contenidas en el Código de Trabajo, en el cual no existen disposiciones específicas relativas a los trabajos realizados en el mar o en las vías navegables, y por esto se les aplica las disposiciones generales de nuestro Código; dentro de éste, figura un título que contiene los regímenes especiales siguientes: del trabajo de los aprendices, del trabajo a domicilio, del trabajo de las mujeres y de los menores, del trabajo doméstico y del trabajo agropecuario, sin figurar en él, los trabajos que se verifican en el mar y en las vías navegables, lo cual estimamos debe ser sujeto de un régimen especial en nuestro Código, ya que el expresado trabajo, tiene características especialísimas, las cuales no son cubiertas, ni siquiera tratadas en las disposiciones generales de nuestro Código. Dentro de los

Códigos de Trabajo Centroamericanos para no ir más lejos, se consignan capí tulos especiales en los cuales se enmarcan las disposiciones que regulan el trabajo realizado en el mar y en las vías navegables. Dichas legislaciones se encuentran casi completamente uniformadas en sus disposiciones, resaltan do entre ellas, únicamente la legislación hondureña que contiene mayores y más abundantes disposiciones, las que en muchos de sus conceptos, son más mo dernas por lo tanto, sin temor a equivocarnos podemos expresar que dentro - del ámbito centroamericano, y en lo referente al trabajo de mar, nuestro có digo laboral se encuentra a la zaga de los demás códigos de las hermanas Re públicas que constituyeron la Patria Grande.

Los expresados Códigos contienen normas referentes a lo que se entien de por trabajadores del mar y vías navegables, y normalmente estiman que -- son los que prestan servicios propios de la navegación a bordo de una nave, bajo las órdenes del capitán de ésta y a cambio de alimentación de buena ca lidad y del salario convenido; se entiende por servicios propios de la nave gación, todos los necesarios para la dirección, maniobra y servicio del bar co; comprenden que el capitán de la nave es el representante del patrón si él mismo no lo fuere, y lo revisten de autoridad y facultades que las leyes le atribuyen; disponen que el contrato de embarque se puede celebrar por -- tiempo determinado, por tiempo indefinido, o por uno o varios viajes. El Có digo Hondureño amplía dichas maneras, estableciendo que se puede celebrar -- también por una parte de los fletes o de las utilidades y prescribe la obligación de restituir al trabajador en el lugar señalado en el contrato o donde éste em barcó, según las diversas modalidades, pero hacen obligatorio para el pa-- trón, la restitución del trabajador en el lugar o puerto que cada modali dad de contrato establece, antes de darlo por concluido, sin exceptuar - el caso del siniestro, pero sí el de prisión del trabajador por delito come

tido en el extranjero y otros análogos, que impidan absolutamente el cumplimiento de tal obligación; establecen que los contratos se tendrán por concluidos o terminados, en caso de: cambio de nacionalidad de la embarcación o su perecimiento por naufragio, y señalan con diversas modalidades, indemnizaciones y pagos de salarios; asimismo prescriben que el capitán de la embarcación no puede expulsar a los trabajadores del barco, ni negarles la alimentación; el Código Nicaragüense de manera indirecta, permite la terminación del trabajo en este caso, no así el costarricense; los Códigos Centroamericanos contienen disposiciones referentes a que el cambio de capitán o variación del destino de la nave, son causas justas para que los trabajadores den por terminados sus contratos, sobre lo cual el Código Hondureño agrega de que en el caso del cambio de un capitán por otro, debe evidenciarse ante los funcionarios competentes que el sustituto no presta garantía de seguridad, de aptitud y de acertada dirección; asimismo los mencionados códigos laborales, determinan que las partes o el capitán de la embarcación, dentro de los límites legales, gozan de amplia libertad para fijar lo relativo a jornadas, descansos, turnos, vacaciones, etc., tomando en cuenta la naturaleza, las circunstancias, la urgencia y una serie de factores específicos de las labores de los hombres del mar; establecen asimismo que los trabajadores contratados por viaje, en caso de prolongación o retardo del mismo, tienen derecho a un aumento proporcional de su salario, salvo el caso de fuerza mayor y que no se hará ninguna reducción de los mismos si el viaje se acorta, cualquiera sea su causa; constituyen derecho preferente a favor de los trabajadores sobre el pago de sus salarios e indemnizaciones, sobre la nave con sus máquinas, aparejos, pertrechos y fletes; estatuyen que el abandono voluntario del trabajo, mientras la nave está en viaje, ocasiona al trabajador la pérdida de los salarios no percibidos a que tuviere

derecho sin exonerarlo de las demás responsabilidades en que incurra, y dan reglas a fin de prorratear entre los demás trabajadores, el monto de los referidos salarios, si no hubiere recargo de labores y proporcionalmente entre los que hicieren las veces del cesante en caso contrario; consignan la obligación del patrón de costear las enfermedades que sufriera el trabajador mientras la nave está en viaje, tanto a bordo como en tierra, con goce de la mitad de su salario, y con el derecho de ser restituido; en caso de muerte del trabajador durante el viaje, establecen modalidades para la liquidación de su salario, prescriben que si la muerte del trabajador ocurre en defensa de la nave, o si fuera apresado por el mismo motivo, se le considerará presente hasta que concluya el viaje, para devengar los salarios que tendría derecho conforme su contrato, concepto que en el Código Nicaraguense se amplía, al establecer que lo anterior es sin perjuicio de las indemnizaciones a que tenga derecho por el mismo riesgo sufrido; la legislación de Costa Rica y de Nicaragua, declaran ilícita la huelga de los trabajadores cuando la embarcación se encuentre navegando o fondeada fuera de puerto. El Código Costarricense establece que el contrato de embarque puede celebrarse con personas mayores de quince años y el hondureño, con personas de dieciséis años en adelante, exceptuando ambas legislaciones los alumnos de los buques escuela, debidamente aprobados y vigilados por autoridad competente.

Las expresadas disposiciones contenidas en los códigos de trabajo que se relacionan de manera breve, nos hacen ver la enorme y urgente necesidad que tiene El Salvador de incluir en su código laboral, disposiciones referentes al trabajo en el mar y en las vías navegables.

En el ámbito internacional de las relaciones del trabajo, podemos mencionar que las condiciones de trabajo de los pescadores, fueron considera--

das por primera vez por la Organización Internacional del Trabajo en su II Reunión Marítima celebrada en Génova, de donde salieron recomendaciones sobre las horas de trabajo pesquero. En la XXVIII Reunión Marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo, celebrada en 1946, existe una resolución para que la Oficina Internacional del Trabajo consultara, estudiara y considerara la posibilidad de adoptar normas internacionales para los pescadores. En el año de 1947 y posteriormente en el año 1952, se remitiéron cuestionarios a los Estados miembros de la citada Organización para obtener la información relativa al trabajo de los pescadores. En la CXXIII Reunión de 1953, se decidió establecer un Comité de Expertos sobre las condiciones de trabajo en la industria pesquera. En su CXXVIII Reunión de 1955 y después de examinar el informe del Comité de Expertos se resolvió comunicar a los gobiernos miembros, el informe del Comité y solicitarles observaciones y puntos de vista, lo cual se hizo en ese mismo año, y en su CXXXIII Reunión, se decidió someter la cuestión relativa al trabajo de los pescadores en su próxima Reunión Ordinaria a celebrarse en el año 1958.

El informe del Comité de Expertos contiene los textos de tres Proyectos de Instrumentos Internacionales, referentes a las condiciones de trabajo en la industria pesquera:

El primero se refiere a la edad mínima de admisión al trabajo de los pescadores, y en su parte esencial prescribe que los menores de quince años, no pueden ser empleados ni trabajar en barcos de pesca, ni los menores de dieciocho años, cuando su trabajo consista en calidad de fogoneros en barcos de pesca que utilicen carbón; exceptúa de estas disposiciones a los menores en los buques escuela con la condición que la autoridad apruebe y vigile dicho trabajo, y da el concepto de barco de pesca, comprendiendo por éste, todas las embarcaciones, buques y barcos, cualquiera que sea su clase,

de propiedad pública o privada, que se dedique a la pesca marítima en agua salada.

El segundo proyecto relativo al examen médico de los pescadores, establece que ninguna persona puede ser empleada a bordo de un barco, si no presenta un certificado que pruebe su aptitud física.

El tercer proyecto hace referencia al contrato de enrolamiento de los pescadores y establece que sus condiciones se regularán por la legislación nacional.

Como manifestamos anteriormente, los Códigos de Trabajo del Area Centroamericana, a excepción del salvadoreño, se encuentran casi unificados en relación con el trabajo del mar y en las vías navegables, entendiéndose que el motivo de ello, radica en la Convención para Unificar las Leyes Protectoras de Obreros y Trabajadores en Centro América, suscrita por los plenipotenciarios de los Estados Centroamericanos en la ciudad de Washington, Estados Unidos de América, el 10 de febrero de 1923 y ratificado por El Salvador, Nicaragua y Costa Rica, el 15 y 24 de julio y el 10 de diciembre de 1924 respectivamente, y por Honduras y Guatemala, el 15 de abril y el 14 de mayo de 1925 respectivamente. Los plenipotenciarios que suscribieron por nuestro país, fueron los doctores: Francisco Martínez Suárez y José Gustavo Guerrero, y el mérito de tal Convención radica en que fue el primer atisbo para unificar la legislación laboral de los países que constituyeron la Patria Grande, con el fin de mejorar las condiciones de trabajo y de vida de los centroamericanos, y contiene disposiciones referentes a prohibir el apremio corporal directo o indirecto para hacer cumplir los contratos de trabajo, a excepción de los casos de calamidad pública, se refiere asimismo a las condiciones de trabajo de los menores de edad y de las mujeres, a la obligación de las altas partes contratantes de poner en vigor leyes para es-

tablecer seguros obligatorios para maternidad, enfermedad o inhabilidad permanente o temporal para el trabajo, seguro de vida, promover y estimular la creación de gremios mixtos, promover y estimular la creación de cooperativas de trabajadores, la construcción de habitaciones higiénicas para trabajadores, establecer montes de piedad oficiales, promover el ahorro, evitar la promiscuidad del sexo en establecimientos agrícolas e industriales, y en fin, una diversa gama de disposiciones que como dijimos anteriormente, tienden a asegurar mejores condiciones de vida a nuestros trabajadores centroamericanos. Varias de cuyas disposiciones ni siquiera por asomo aparecen dentro de los textos legales de los Códigos Laborales Centroamericanos, que se refieren a las relaciones obrero-patronales, debiendo entenderse que el motivo de tales hechos negativos en nuestro país, radica en que la expresada Convención únicamente la aceptó como recomendación. Asimismo, es oportuno mencionar que nuestro país suscribió en la IX Conferencia Interamericana, celebrada en Bogotá en 1948, la Carta Internacional de Garantías Sociales, referente a disposiciones laborales, por lo cual se hace más urgente que nuestro Código del Trabajo contenga disposiciones en concepto de regímenes especiales para los trabajadores verificados en el mar y en las vías navegables, y que tales preceptos estén acomodados a los otros Códigos de los hermanos países del área, que sobre este punto están más adelantados que el nuestro.

En nuestro país, actualmente existe el Sindicato de la Industria Pesquera, cuyos estatutos fueron aprobados según aparece en el Diario Oficial del 8 de diciembre de 1961, teniendo como domicilio el Puerto El Triunfo, Departamento de Usulután, pudiendo establecer las seccionales que requieran sus necesidades, entendiéndose que la fijación del domicilio radica en que la mayoría de nuestra flota camaronera, tiene como puerto base el -

expresado Puerto El Triunfo, y está formado por trabajadores de oficio y - especialidades propias de la rama industrial de la pesca, y cuyos principales objetivos consisten en: luchar por la unidad de sus socios, por una calificación ocupacional en las empresas atingentes a la industria de la pesca, por una contratación colectiva, procurar que sus trabajadores se ajusten a las disposiciones legales en el ejercicio del derecho de huelga, de libre asociación sindical, de reunión y libre expresión, asistir a sus socios en defensa de sus derechos laborales, velar por el estricto cumplimiento de - las leyes de la misma índole, organizar cooperativas y escuelas en beneficio de sus miembros, y en fin, luchar a través de las vías legales por el establecimiento del salario mínimo y por la superación de la legislación - laboral. Por otra parte, es oportuno expresar que mediante acuerdo del Poder Ejecutivo del 4 de febrero de 1965, se aprobaron los estatutos de la A sociación Pesquera de El Salvador, cuyo objetivo principal es el de promover la acción conjunta y coordinada de las empresas pesqueras del país en la solución de los problemas comunes, siendo su objeto general: investigar, conservar y defender los recursos pesqueros del país, y promover su explotación ordenada y racional en beneficio de la economía de la República, estando formada únicamente por socios activos, siendo éstos, las personas na turales y jurídicas, que sean admitidas como tal y que realicen operaciones de pesca y caza marítima con fines de explotación, y que estén autorizadas para operar en aguas territoriales salvadoreñas, mediante licencia - definitiva o provisional, expedida de conformidad a la Ley de Pesca y Caza Marítima y al Acuerdo No. 171 del Ramo de Economía del 30 de julio de 1959.

#### Capítulo V- Legislación Tributaria

Dentro de la tributación pesquera, podemos establecer en forma espe-



cial tres clases de tributación a saber:

a) Tributación General, que comprendería impuestos de renta y vialidad, papel sellado y timbres fiscales.

b) Tributación Territorial, que comprende impuestos sobre importación e impuestos sobre exportación.

c) Tributación Local, que comprende impuestos sobre exportación, impuestos sobre empresas industriales y derechos sobre embarcaciones.

Tributación General. Sobre Tributación General es oportuno señalar que las personas que se dedican a la pesca y caza marítima, se encuentran enmarcadas dentro de las disposiciones de la Ley de Renta y Vialidad, de la Ley de Papel Sellado y Timbres Fiscales, las cuales han sido comentadas en estudios especiales con mayor acierto y extensión de lo que en este trabajo se pudiera hacer, por lo cual no haremos mayores comentarios.

Tributación Territorial. La Tributación Territorial está compuesta de impuestos sobre importación e impuestos sobre exportación; los impuestos sobre importación en nuestro país, se ciñen a lo establecido en el Convenio Centroamericano de Equiparación de Gravámenes a la Importación y a su Anexo Tercero, de conformidad al cual las mercaderías importadas al territorio salvadoreño, que sean productos e insumos pesqueros a partir del 29 de abril de 1968, están sujetas a la siguiente tarifa de aforos:

DENOMINACION - GRUPO, PARTIDA O SUBPARTIDA DE LA NAUCA O INCISO ARANCELARIO UNIFORME	GRAVAMENES A LA IMPORTACION ESPECIFICO C/100 Kgs. \$	IMPORTACION AD-VALOREM % sobre el valor C.I.F.
--	--	--

PESCADO, CRUSTACEOS, MOLUSCOS Y SUS PREPARADOS

031

Pescado, crustáceos y moluscos, frescos o conservados, sin envasar.

DENOMINACION - GRUPO, PARTIDA O SUBPARTIDA DE LA NAUCA O INCISO ARANCELARIO UNIFORME	GRAVAMENES A LA IMPORTACION ESPECIFICO C/100 Kgs. \$	AD-VALOREM % sobre el valor C.I.F.
<u>PESCADO, CRUSTACEOS, MOLUSCOS Y SUS PREPARADOS</u>		
<u>031-01</u>		
Pescado, incluso el pescado vivo y las carnes y huevos comestibles de pescado, fresco, refrigerado o congelado.		
<u>031-01-01</u>		
Pescado, (incluso el pescado ligeramente salado, el pescado comestible que se transporta vivo, y la carne de pescado en estado natural).	40.00	10
<u>031-01-02</u>		
Huevos comestibles de pescado.	100.00	10
<u>031-01-03</u>		
Peces para acuario.	25.00	50
<u>031-02</u>		
Pescado, incluso carnes y huevos comestibles de pescado, seco, salado, ahumado o en salmuera, pero sin otra preparación.		
<u>031-02-01</u>		
Bacalao.	15.00	10
<u>031-02-02</u>		
Todos los demás.	40.00	10
<u>031-03</u>		
Crustáceos y moluscos frescos, refrigerados, congelados, salados, desecados, ahumados, en salmuera o simplemente cocidos.		
<u>031-03-01</u>		
Crustáceos y moluscos frescos (vivos o muertos) refrigerados o congelados.	50.00	10
<u>031-03-02</u>		
Crustáceos y moluscos secos, salados, ahumados en salmuera o simplemente cocidos.	50.00	10
<u>032</u>		
Pescado, crustáceos, moluscos y sus preparaciones, envasados o no.		
<u>032-01</u>		
Pescado, crustáceos y moluscos y sus preparaciones, incluso caviar y huevos comestibles de pescado, envasados herméticamente o preparados en forma n.e.p.		

DENOMINACION - GRUPO, PARTIDA O SUBPARTIDA DE LA NAUCA O INCISO ARANCELARIO UNIFORME	GRAVAMENES A LA IMPORTACION ESPECIFICO C/100 Kgs. \$	AD-VALOREM % sobre el valor C.I.F.
<u>032-01-01</u> Sardinas		
<u>032-01-01-01</u> Preparadas en salsa de tomate.	30.00	30
<u>032-01-01-09</u> Los demás.	30.00	30
<u>032-01-02</u> Bacalao	60.00	20
<u>032-01-03</u> Salmón	60.00	20
<u>032-01-04</u> Anchoas y sus pastas.	100.00	20
<u>032-01-05</u> Crustáceos y moluscos y sus preparaciones, envasados herméticamente (excepto sopas y caldos) o preparados en forma n.e.p.	100.00	20
<u>032-01-06</u> Caviar y sus imitaciones y otros huevos - comestibles de pescado.	300.00	50
<u>032-01-07</u> Sopas y caldos de pescado, crustáceos o - moluscos.	75.00	10
<u>032-01-08</u> Pescado y sus preparaciones, envasados -- herméticamente, n.e.p., o preparados en - formas n.e.p.		
<u>032-01-08-01</u> Macarela en salmuera o en salsa de tomate.	25.00	26
<u>032-01-08-09</u> Los demás	54.00	18
<u>655-06-02</u> Mallas y redes (excepto para deportes) con feccionadas con cordeles, cordajes, etc. de cualquier fibra textil, incluso las <u>re</u> des y los sedales para la pesca.	-.-	20
<u>899-14-02</u> Artículos para la pesca, excepto las bo- tas, las redes y cordeles o sedales.	35.00	10

En relación a los impuestos de exportación, podemos señalar que en nuestro país, únicamente se encuentra gravada la exportación de camarón,

siendo su motivación el hecho de que el Estado ha efectuado importantes inversiones para la investigación de nuestros recursos pesqueros, los cuales pertenecen al Estado y que dichas investigaciones han permitido el establecimiento de empresas camaroneras, las cuales han alcanzado el desarrollo necesario que les permite tributar al Fisco, y compensar al Estado las inversiones que ha efectuado. Dicho impuesto se encuentra regulado en la Ley de Impuesto sobre Exportación de Camarón, emitida por Decreto No. 154 del Directorio Cívico Militar de El Salvador, de fecha 5 de junio de 1961, publicado en el Diario Oficial No. 107, Tomo 191 del 14 del mismo mes y año. La expresada Ley establece un impuesto de seis centavos por Dólar de los Estados Unidos de América, pagadero en colones por cada 453 gramos netos de camarón que se exporte del país, cualquiera que sea su grado de forma de preparación o conservación, la liquidación de dicho impuesto deberá hacerse en la Aduana del puerto de salida y su administración está delegada a la Dirección General de la Renta de Aduanas; asimismo se establece la obligación de toda persona que pesca, industrializa o exporta camarón, de permitir y facilitar a las autoridades, el desempeño de sus atribuciones legales, y establece sanciones que van desde la cancelación de la licencia de pesca y del pago del impuesto que procediere, hasta multas que van de ₡ 25.00 a ₡ 25.000.00, según la capacidad económica del infractor, la gravedad, reiteración y circunstancias de la infracción para lo cual establece procedimientos para imponer las multas por el Director General de la Renta de Aduanas, y un recurso de apelación para ante el Ministerio de Hacienda; asimismo con signa que las utilidades provenientes de la pesca, operaciones de conservación y el comercio del camarón, queden sujetas a las disposiciones de las demás leyes tributarias.

Tributación Local. La Tributación Local se compone de impuestos so-

bre exportación, impuestos a las fábricas dedicadas a la actividad pesquera y derechos sobre embarcaciones. En nuestro país, dichos impuestos y derechos no son uniformes y varían de conformidad a la ciudad portuaria que los cobra; así tenemos que, la Municipalidad de la ciudad de La Unión, de conformidad a su tarifa de arbitrios, aprobada por Decreto Legislativo No. 934 de fecha 19 de enero de 1953, publicado en el Diario Oficial No. 39, Tomo 158 de fecha 26 de febrero del mismo año, reformada según Decreto Legislativo No. 167 de fecha 21 de octubre de 1966, publicado en el Diario Oficial No. 211, Tomo 213 del 17 de noviembre del mismo año, establece la siguiente tarifa por la matrícula de lanchas, en concepto de derechos por servicios de oficina, así:

- 1) Con motor, con capacidad de 5 toneladas o menos, cada una al año . . . . . \$ 25.00
- 2) Con motor, fuera de borda, cada una, al año . . . . . \$ 10.00
- 3) Sin motor, cada una, al año . . . . . \$ 2.00
- 1) Remolcadores, cada uno, al año. . . . . \$ 50.00
- 2) Cayucos, bongos, botes, lanchas sin motor, cada una al año. . . . . \$ 2.00
- 3) Yates, cada uno, al año . . . . . \$ 25.00

(Nota: los tres últimos numerales, se consideran como adiciones),

asimismo establece impuesto por fábrica, así:

- j) Enlutadoras, empaquetadoras, congeladoras y otras similares de productos del mar, de los ríos y derivados de productos vegetales y otros, cada una, al mes. . . \$ 200.00

También se establece impuesto de exportaciones de la manera siguiente:

- a) Por cada libra de cualquier clase de mariscos destinados al comercio exterior. . . . . \$ 0.01

La tarifa de arbitrios de la Municipalidad del Puerto El Triunfo, a probada por Decreto Legislativo No. 1897 de fecha 29 de julio de 1955, pu blicado en el Diario Oficial No. 153, Tomo 168 del 22 de agosto del mismo año, reformada por Decreto Legislativo No. 2909 de fecha 21 de agosto de 1959, publicado en el Diario Oficial No. 162, Tomo 184 del 7 de septiembre del mismo año, establece por licencias en concepto de derechos por servicios de oficina, los siguientes:

Para construcciones:

- 3) En la playa de la bahía para guardar embarcaciones, cada una, al año . . . . . ₡ 5.00
- k) Para colocar nasas o tapescos en ríos de la jurisdicción, con fines de pesca, de conformidad con la Ley Agraria y el Código Civil, por la temporada, cada una . ₡ 1.00

Y por matrículas de lanchas, en concepto de derechos por servicios de oficina, así:

- 1) Lanchas o botes con motor. . . . . ₡ 10.00
- 2) Lanchas o botes sin motor. . . . . ₡ 6.00
- 3) Remolcadores . . . . . ₡ 20.00
- 4) Yates . . . . . ₡ 15.00
- 5) Barcos Pesqueros . . . . . ₡ 25.00

Los impuestos que establece por fábrica son los siguientes:

- d) Enlatadoras, empaquetadoras, congeladoras u otras similares de productos del mar, ríos y vegetales, al mes . ₡ 200.00
- f) Pesca: por cada libra de pescado, camarón, camaroncillo, destinado al comercio interior y exterior . . . . ₡ 0.01

La tarifa de arbitrios de la Municipalidad de La Libertad, aprobada por Decreto Legislativo No. 1547 de fecha 19 de julio de 1954, publicado en el Diario Oficial No. 146, Tomo 164 del 11 de agosto del mismo año, establece por licencias en concepto de derechos por servicios de oficina, los

siguientes:

- k) Para colocar nasas o tapescos en el mar y ríos de la jurisdicción con fines de pesca, de conformidad con la Ley Agraria y el Código Civil por la temporada, cada una . . . . . \$ 1.00

Y por matrículas de lanchas, en concepto de derechos por servicios de oficina, así:

i) De lanchas, cada una, al año:

- 1 - Con motor . . . . . \$ 15.00
- 2 - Sin motor . . . . . \$ 10.00
- j) Remolcadores, cada uno, al año . . . . . \$ 100.00
- k) Lanchones, cada uno, al año . . . . . \$ 50.00

La tarifa de arbitrios de la Municipalidad de Jujutla, Departamento de Ahuachapán, aprobada por Decreto Legislativo No. 1338 de fecha 7 de enero de 1954, publicado en el Diario Oficial No. 15, Tomo 162 del 22 del mismo mes y año, establece por licencia en concepto de derechos por servicios de oficina, los siguientes:

- k) Para colocar nasas o tapescos en ríos de la jurisdicción con fines de pesca, de conformidad con la Ley Agraria y el Código Civil, por la temporada, cada una \$ 1.00

Y por matrículas de lanchas, en concepto de derechos por servicios de oficina, así:

j) Lanchas:

- 1 - Con motor, cada una, al año . . . . . \$ 10.00
- 2 - Sin motor, cada una, al año . . . . . \$ 3.00

Asimismo, la tarifa de arbitrios de Jiquilisco, Departamento de Usulután, aprobada por Decreto Legislativo No. 1190 de fecha 8 de octubre de 1953, publicado en el Diario Oficial No. 199, Tomo 161 del 3 de noviembre del mismo año, contiene iguales disposiciones que las de la Municipalidad

últimamente expresada, con la excepción de que por las lanchas sin motor, es establece \$ 6.00 por matrícula de cada una al año, en concepto de derechos -- por servicios de oficina.

La tarifa de arbitrios de la Municipalidad de Acajutla, aprobada por Decreto Legislativo No. 1200 de fecha 23 de octubre de 1953, publicado en el Diario Oficial No. 202, Tomo 161 del 9 de noviembre del mismo año, establece por licencias en concepto de derechos por servicios de oficina los si guientes:

- k) Para colocar nasas o tapescos en ríos de la jurisdicción con fines de pesca, de conformidad con la Ley Agraria y el Código Civil, por la temporada, cada una. \$ 1.00

Y por matrículas de lanchas, en concepto de derechos por servicios de oficina, así:

j) Lanchas:

- 1 - Con motor, cada una, al año . . . . . \$ 15.00
- 2 - Sin motor, cada una, al año . . . . . \$ 10.00
- 3 - Remolcadores, cada uno, al año. . . . . \$ 60.00

Por barcaje en concepto de impuestos, así:

- No. 13-BARCAJE: en ríos de la jurisdicción, al año . . . \$ 5.00

Como se podrá observar, las disposiciones en cuanto la tributación lo cal son varias, sin ninguna uniformidad y no establecen ninguna clase de im puesto por servicios portuarios o por construcción de muelles.

En la actualidad dichos impuestos y derechos, todos son aplicables a las empresas que operan en las actividades pesqueras y no se les aplica -- cuando se acogen --- a los beneficios del Art. 7 de la Ley de Pesca y Caza Marítima y en sus actividades de industrialización, cuando obtienen -- los beneficios de los Artículos 8 ó 9 de la Ley de Fomento Industrial.

Capítulo VI- Conclusiones de la Segunda Parte

De conformidad a lo relacionado en los capítulos que forman la segun



da parte de este trabajo, podemos concluir:

a) Que nuestro país, urgentemente necesita contar con una moderna legislación marítima y portuaria, ya que hemos probado hasta la saciedad, que las actuales leyes y reglamentos que rigen los aspectos portuarios y marítimos, no se ajustan a los avances de nuestra época actual y carecen de las disposiciones necesarias para impulsar el desarrollo que el país necesita en esos campos, y estimamos que para ello, es conveniente que se aceleren los Proyectos de Códigos Marítimo y Portuario que a nivel centroamericano han sido elaborados.

b) Que las disposiciones de la Ley de Pesca y Caza Marítima y su Reglamento, que regulan la pesca y la captura de diferentes especies marímas, si bien fueron de suma utilidad para el desarrollo inicial, especialmente en pesquerías de camarón dentro de la pesca de bajura, no contienen los impulsos económicos necesarios para fortalecer la pesca de altura y gran altura, ni mucho menos disposiciones que son esenciales para el desarrollo de la pesca artesanal, a fin de redimir a enormes núcleos de pescadores que viven en condiciones infra-humanas a todo lo largo de nuestras costas, careciendo asimismo el mencionado cuerpo legal, de los conceptos básicos reconocidos mundialmente sobre lo que son las distintas clases de pesca, equipo, artes, aparejos, etc., para estas actividades; por lo que se hace necesario introducir reformas sustanciales a la Ley mencionada y a su Reglamento, a fin de que nuestro país pueda contar a la mayor brevedad con las disposiciones legales indispensables para que la riqueza ictiológica pueda ser el primer renglón de importancia en la vida económica de nuestra patria.

c) Se ha establecido de que los Códigos de Trabajo de las hermanas Repúblicas del Istmo Centroamericano, contienen disposiciones más humanas, modernas y protectoras del trabajador asalariado, por lo que es imprescindible

ble mejorar la protección que dan nuestras leyes a los trabajadores del mar y de las vías navegables, introduciendo en nuestro Código de Trabajo un régimen especial para esa clase de labores.

d) Que urge uniformar nuestra legislación tributaria, estableciendo nuevos impuestos a determinadas actividades pesqueras e industriales, tomando en consideración el grado de desarrollo necesario para ello; asimismo, es necesario uniformar en otros rubros las tributaciones con el resto de los países del área centroamericana, con el objeto de obtener impuestos más justos y lógicamente es básico evitar las confusiones que en concepto de impuestos y derechos se encuentran dentro de las tarifas de arbitrios municipales que hemos comentado.

T E R C E R A   P A R T E

TERCERA PARTE

TITULO III

LA INDUSTRIA PESQUERA Y LA ECONOMIA

Capítulo I- Breve descripción,  
Costa Marítima y Puertos

La República de El Salvador, dentro de sus aspectos físicos, se encuentra situada entre los paralelos 13° 24' y 14° 24', latitud norte y entre los meridianos 87° 39' y 90° 8', longitud oeste del meridiano de Greenwich, comprendido entre las Repúblicas de Guatemala y Honduras y el Océano Pacífico; para los efectos correspondientes se ha estimado en 20.000 kilómetros cuadrados su superficie, equivalente a 2.000 hectáreas, pudiéndose dividir en tres zonas bien determinadas: la zona costera que constituye el 10% de la superficie del país, la zona de la meseta central que abarca el 30% y la zona norte que constituye aproximadamente el 60% de toda la extensión superficial. Su clima se caracteriza por ser cálido y agradable la mayor parte del tiempo, encontrándose influenciado por la altura al nivel del mar en que se localizan distintas extensiones del territorio nacional; tiene dos estaciones y dos transiciones, la estación lluviosa de mayo a octubre y la seca, de noviembre a abril, generalmente.

El subsuelo en la mayoría del territorio nacional se compone de rocas volcánicas, siendo sus yacimientos mineros escasos, e inexistentes los yacimientos de hidrocarburos; sus proyecciones están fijadas en hidrocarburos en su Plataforma Submarina, las que hasta la fecha se encuentran en período de previa investigación.

De conformidad a las últimas publicaciones de la Oficina Demográfica de las Naciones Unidas, su población es de 3 millones 300 mil habitantes, lo que nos dá un total de 165 habitantes por kilómetro cuadrado, o sea la densidad más elevada del Continente Americano, a excepción de Puerto Rico, y su tasa de crecimiento del 3.7 es asimismo la más elevada del mundo, cuya población se encontraría duplicada dentro de aproximadamente 19 años. - El país se divide en catorce Departamentos, siendo el de San Salvador el más poblado de ellos y Chalatenango el menos poblado.

La agricultura y ganadería están distribuidas en las dos terceras -- partes de la superficie territorial, y su tercera parte se encuentra forma da por bosques no comerciales, zonas pantanosas, corrientes de lava, ríos, lagos, playas y las ciudades con sus vías de comunicación, siendo por lo - tanto difícil de utilización esta tercera parte en actividades agropecua-- rias. La agricultura se encuentra muy poco diversificada y representa el renglón más importante en nuestro Producto Territorial Bruto, siendo sus - cultivos principales, el café, el algodón, caña de azúcar, maíz, arroz, -- maicillo o sorgo, frijoles, etc. La ganadería a pesar de los planes que - se han formulado para su desarrollo como el Plan MEGA y el Plan MEPO, se en cuentra muy poco desarrollada y por defecto intrínseco de dichos planes, e llos no han dado el resultado que se esperaba. En la actualidad debido a defectos de comercialización se ha drenado la riqueza pecuaria hacia los - países hermanos del área centroamericana, principalmente a Guatemala, por lo tanto, los productos de ella se encuentran a precios prohibitivos para la generalidad de nuestros consumidores, eso sin agregar la influencia que hacia ella tiene el protocolo suscrito en San José, Costa Rica, dentro del movimiento general de la Integración Económica, y que los subproductos que

pueden servir para desarrollarla son exportados de nuestro suelo. Dentro de la agricultura podemos citar que nuestro país, con su primer producto de exportación que lo constituye el café, se encuentra en una posición de súplica continua y de llanto permanente ante los organismos internacionales que determinan las exportaciones de nuestro grano de oro. De conformidad a las últimas estadísticas, el tercer lugar que ocupaba en la producción mundial del café, ha desaparecido para tener actualmente un quinto lugar, mientras que los países africanos al amparo de la protección de sus antiguos colonizadores y a la sombra protectora del Convenio Mundial del Café, tienen una continua alza en su producción, y a manera de disgregación, nos permitimos expresar que es necesario y urgente determinar la libre competencia dentro de los mercados mundiales a pesar de cualquier colapso económico en que se vería nuestra economía, la que en otras oportunidades ya se ha encontrado en ellas y ha salido airosa. Los cultivos de algodón y caña de azúcar, paulatinamente se han visto reducidos, el primero, debido a la falta de técnica para el control de sus plagas, y el segundo, a la situación internacional de los precios y de cuotas hacia los Estados Unidos de América. Asimismo, el maíz, el sorgo y el frijol, se encuentran en posición deficitaria para satisfacer nuestras propias necesidades de consumo, y únicamente el arroz en los últimos años, ha alcanzado un nivel de autosuficiencia que culminó el año 1967, con una producción -- que permitió exportaciones al mercado internacional. Se han realizado diversos análisis y estudios agro-económicos, los que en sus conclusiones, determinan principalmente que debido a que casi todas las tierras cultivables se encuentran ocupadas, un aumento en nuestra producción sólo podría lograrse con la mecanización de nuestra producción agrícola, la que en mu

chos productos no es posible como en el caso del café, y por otra parte, produciría una enorme desocupación en nuestro agro; actualmente se puede citar como una esperanza lejana de diversificaciones, el cultivo de los cítricos para sustituir importaciones y posiblemente para fines de exportación. También para fines de posibles exportaciones, en nuestro país se encuentran -- cultivadas aproximadamente 200 manzanas de achiote, especialmente de color rojo, situadas en Rosario de Mora.

#### Industria

La industria actualmente se encuentra en un período de receso, habiendo alcanzado su más alto porcentaje de expansión en el período comprendido de 1961 a 1966, y se ha desarrollado principalmente con el objeto de sustituir importaciones dentro del Mercado Común Centroamericano, amparada por -- incentivos fiscales de la Ley de Fomento Industrial, siendo sus rubros principales, los productos tradicionales, la de bienes intermedios y la metal -- mecánica; la industria en los últimos años, debido a su crecimiento, ha -- puesto al país en una posición deficitaria en la Balanza de Pagos, princi-- palmente por sus importaciones de bienes de capital; su influencia ha sido de -- decisiva en la obtención por parte de la República, del 60% aproximadamente del intercambio comercial centroamericano, habiendo creado más fuentes de trabajo que han venido a aliviar en parte el problema de la desocupación, -- causada por la referida explosión demográfica. La industria turística hasta la fecha no ha tenido un mayor desarrollo a pesar de tener un cuerpo legal de fomento para la misma. La producción pesquera dentro de su factor artesanal, se ha limitado al consumo interno, con esporádicas exportaciones de langosta y moluscos a las Repúblicas de Guatemala y Honduras, y dentro -- del factor industrial se ha concretado principalmente a la exportación de --

camarones y en los dos últimos años a la fabricación de harina de pescado en pequeñas cantidades para sustituir importaciones. Los intercambios comerciales sostenidos por nuestro país de 1947 a 1966, han sido los siguientes:

INTERCAMBIO COMERCIAL 1947 A 1966

AÑO	CANTIDAD EN KILOGRAMOS IMPORTACION	EXPORTACION	INTERCAMBIO COMERCIAL	VALOR EN COLONES IMPORTACION	EXPORTACION	BALANZA COMERCIAL
1947	144.633.360	83.132.532	192.478.525	92.331.574	100.146.951	+ 7.815.377
1948	173.091.975	96.077.146	217.862.040	103.847.344	114.014.696	+10.167.352
1949	181.260.679	104.224.304	239.372.813	101.973.228	137.399.585	+35.426.357
1950	234.126.272	90.466.877	295.436.747	121.682.967	173.753.780	+52.070.813
1951	279.770.127	85.662.593	376.422.672	162.598.332	213.824.340	+51.226.008
1952	314.715.214	90.991.074	397.139.473	176.426.725	220.712.748	+44.286.023
1953	309.885.231	94.459.865	407.576.910	183.539.260	224.037.650	+40.498.390
1954	385.349.586	94.870.670	479.467.146	216.855.513	262.611.633	+45.756.120
1955	397.126.457	115.614.840	497.030.430	229.703.508	267.326.922	+37.623.414
1956	450.949.135	126.678.904	543.579.008	261.751.934	281.827.074	+20.075.140
1957	458.138.861	159.257.828	633.774.745	287.615.335	346.159.410	+58.544.075
1958	456.823.130	170.464.452	560.203.342	270.146.420	290.056.922	+19.910.502
1959	493.256.420	202.115.735	532.274.329	248.842.491	283.431.838	+34.589.347
1960	535.489.527	191.463.693	597.986.194	306.004.999	291.981.195	-14.023.804
1961	528.189.543	230.336.566	569.516.008	271.770.238	297.745.770	+25.975.532
1962	595.365.869	276.916.344	652.736.586	311.986.394	340.750.192	+28.763.798
1963	971.072.379	517.205.681	763.973.914	379.365.063	384.608.851	+ 5.243.788
1964	1189.096.821	550.687.566	923.045.370	477.807.773	445.237.597	-32.570.176
1965	1042.807.087	515.792.746	973.167.525	501.396.396	471.771.129	-29.625.267
1966	1129.638.530	516.060.496	1022.326.526	550.010.352	472.316.174	-77.694.178

FUENTE DE INFORMACION: Anuario de Comercio Exterior de 1966, de la Dirección General de Estadística y Censos.

Como resultado del intercambio comercial, las importaciones y exportaciones de los productos marinos, han sido las siguientes:



IMPORTACION DE PRODUCTOS MARINOS PARA EL CONSUMO

RUBROS ARANCELARIOS	1 9 6 1		1 9 6 2		1 9 6 3		1 9 6 4		1 9 6 5		1 9 6 6	
	KGS.	VALOR	KGS.	VALOR	KGS.	VALOR	KGS.	VALOR	KGS.	VALOR	KGS.	VALOR
081-04-	767,957	153,648	804,998	194,697	862,536	305,553	1,941,008	632,478	2,048,653	741,113	2,105,445	756,998
032-	603,272	691,913	1,061,591	1,171,879	1,082,860	1,178,152	1,592,165	1,668,701	1,328,796	1,340,493	978,665	1,159,661
032-01-	603,272	691,913	1,061,591	1,171,879	1,082,860	1,178,152	1,592,165	1,668,701	1,328,796	1,340,493	978,665	1,159,661
032-01-01	107,084	185,362	151,402	273,342	125,908	230,144	162,518	274,873	144,507	223,594	247,924	395,498
-02	396	796	679	1,312	99	173	357	602	970	2,628	264	568
-03	11,438	41,644	16,196	57,973	14,016	46,980	13,561	46,467	7,489	23,640	11,739	41,390
-04	2,825	6,082	2,255	5,235	2,634	6,889	2,582	7,886	2,504	8,665	3,082	8,932
-05	6,592	20,366	9,634	34,002	8,851	29,287	10,032	32,538	6,070	21,247	10,446	39,192
-06	365	3,467	466	7,102	248	4,507	677	13,969	233	5,871	233	6,056
-07	449	801	770	995	330	578	83	222	39	412	150	467
-08	474,123	433,455	880,189	791,918	930,774	859,594	1,402,355	1,292,144	1,166,984	1,054,436	704,827	667,558
031-	45,531	72,190	69,084	99,209	111,618	81,416	255,013	82,180	71,543	71,068	86,247	81,460
031-01-	-	-	1,880	5,345	314	1,013	93	170	138	75	2,404	1,382
031-01-01	-	-	1,880	5,345	314	1,013	93	170	138	75	2,404	1,382
031-02-	37,937	56,887	41,463	49,480	46,787	59,142	23,204	33,998	37,577	57,096	40,512	54,061
031-02-01	11,273	25,366	9,242	20,748	12,927	48,436	7,465	19,001	14,183	39,289	12,101	33,909
031-02-02	26,664	31,521	32,221	28,732	33,860	30,706	15,739	14,997	23,394	17,807	28,411	20,152
031-03-	7,594	15,303	25,741	44,384	64,517	21,261	231,716	48,012	33,828	13,897	43,331	26,017
031-03-01	430	1,041	11,677	11,388	55,109	12,057	216,612	33,838	20,621	5,249	4,954	2,118
031-03-02	7,164	14,262	14,064	32,996	9,408	9,204	15,104	14,174	13,207	8,648	38,377	23,899

FUENTE: Anuarios Estadísticos, de la Dirección General de Estadística y Censos.-

EXPORTACIONES ANUALES DE CAMARON

AÑOS	MILES DE LIBRAS	VALOR EN MILES DE COLONES	IMPUESTO PERCIBIDO EN MILES DE COLONES
1958	1.131	1.650	0
1959	1.838	3.245	0
1960	6.700	10.540	0
1961	8.113	13.763	605 (1)
1962	7.638	12.875	1.145
1963	6.842	11.670	1.025
1964	7.247	10.568	1.085
1965	5.053	7.569	751
1966	7.511	11.534	1.122

FUENTE: Sección de Pesca y Caza Marítima del Ministerio de Economía.

(1) Datos de julio a diciembre.

## Costa Marítima y Puertos

Nuestro país únicamente tiene costa en el Océano Pacífico, la cual es de una longitud de aproximadamente 321 Km. y comienza de sur a norte, desde el Río Goascorán en el Golfo de Fonseca, que sirve de límite con la República de Honduras, hasta el Río Paz, que limita con la República de Guatemala; sus playas generalmente son bajas y arenosas; de conformidad a lo establecido por los técnicos, Leroy S. Crhistey y Charles B. Wade (1), el fondo del Océano es generalmente regular descendiente en forma gradual hasta cerca de la curva de 50 brazas y en forma más abrupta hasta la curva de 100 brazas, cayendo luego en forma precipitada; todo el bajío hacia la curva de 100 brazas, es de cerca de 25 millas de ancho hasta el límite occidental del país y de 45 millas de ancho, desde la entrada del Golfo de Fonseca en el oeste. En la parte de la costa enfrente a Metalío hace unos pocos años el señor Arciniegas, apoyado por el Gobierno llevó adelante su plan para conquistar tierras al mar; normalmente gran parte de su costa cuenta con buenas vías de comunicación y una ligera proporción de ella, está franqueada por pequeños bosques de madera salada; generalmente en la desembocadura de los ríos, su fondo contiene mucho fango y las cartas hidrográficas de esas áreas, tienen equivocaciones debido a que se elaboraron desde hace muchos años; en la referida costa se encuentran ubicados siempre de sur a norte los puertos de Cutuco, El Triunfo, La Libertad y Acajutla.

El Puerto de Cutuco está situado en el Golfo de Fonseca a 13° 21' de latitud norte y 87° 48' de longitud oeste y se encuentra en excelente y bien protegida posición geográfica; opera como propiedad y bajo la administración de los Ferrocarriles Internacionales de Centro América (IRCA), estando comunicado por la línea férrea propiedad de dicha compañía, con las

---

(1) Los Recursos Comerciales Pesqueros de El Salvador (Reporte preliminar).

partes más importantes de nuestra República y conecta la misma vía con la capital de Guatemala y con Puerto Barrios en el Océano Atlántico, de este mismo país. Tiene un muelle de concreto de 890 pies de largo y su profundidad media en su orilla es de 25 pies, lo cual permite el atraque de buques de gran calado, y canal de entrada que tiene aproximadamente 800 metros de anchura y una profundidad de 24 metros como mínimo; los servicios de los pilotos prácticos son opcionales y se encuentra como a 2 kilómetros de la ciudad de La Unión, en la que en la actualidad se construye en igual situación del antiguo muelle, uno nuevo de concreto bajo los auspicios de la Municipalidad y bajo el sistema de Subsidios, provenientes principalmente de las entradas que dicha Municipalidad obtiene en concepto de impuestos por exportación de petróleo, de los tanques que se encuentran ubicados en jurisdicción de la misma. El Muelle de Cutuco por lo general, es utilizado para carga y descarga de la llamada importación y exportación mayor, habiendo descendido pronunciadamente el tonelaje de carga seca que manejaba en los últimos años y se encuentra como hemos expresado, bajo la operación y administración de los Ferrocarriles Internacionales de Centro América, por concesión otorgada por nuestro país desde el año de 1915; tiene ductos para descarga de productos de petróleo y tanques de almacenamiento para el mismo, dispone de 4 grúas movibles y asimismo se encuentra comunicado con excelentes carreteras. El Puerto de La Unión que actualmente se construye, tiene como finalidad recibir la carga menor de importación y la de exportación denominada de cabotaje y que se realiza con los otros países del área centroamericana, especialmente con Honduras y Nicaragua, así como servir de terminal de las embarcaciones que se dedican a la pesca artesanal. Para los referidos fines se ha proyectado al final del muelle, un

conjunto de oficinas; asimismo es importante citar que en dicho Golfo existe otro muelle de madera de aproximadamente 300 a 500 metros de largo, propiedad de Pesquera Nacional, S.A., donde descargan 6 embarcaciones el producto de sus capturas y que por lo general lo constituye el camarón. La referida empresa cuenta con su propia planta de hielo, existiendo en la misma ciudad otra planta similar.

Puerto El Triunfo.- Dentro de la rada del Puerto El Triunfo, se encuentran construidos tres muelles paralelos de sur a norte, que son de propiedad de las compañías siguientes: Pesca, S.A., Mariscos de El Salvador y Atarraya, S.A.; sus longitudes son de aproximadamente de 300 a 500 metros y su ancho de 5 a 7 metros; su construcción es de madera con pilotes de cemento armado en algunas partes de ellos, a excepción del ubicado en el centro, que es propiedad de Mariscos de El Salvador, S.A., situado en lo que antiguamente fué el Puerto del Estado, está construido de concreto en sus laterales y relleno de tierra; todos los muelles referidos tienen las facilidades necesarias como son: almacenamiento y conducción de agua potable, combustible y plantas de hielo; asimismo prestan gran protección a las embarcaciones por su excelente y protegida situación geográfica, sirven como base de operaciones para las 67 embarcaciones pesqueras que constituyen el 92% de nuestra flota camaronera y están ubicados en la Bahía de Jiquilisco, Municipio del Puerto El Triunfo, perteneciente al Distrito y Departamento de Usulután, el que tiene servicios de alumbrado eléctrico, telegráfico, telefónico, postal y de agua potable; cuenta asimismo con carretera de tierra transitable en todo tiempo, unida a la carretera del Litoral.

Puerto de La Libertad.- El Puerto de La Libertad se encuentra a 13° 29' de latitud norte y 89° 19' de longitud oeste y está situado en mar

abierto sin ningún abrigo; su antiguo muelle de madera con pilotes de hierro, ha sido sustituido por bloques de concreto y pilotes de hormigón pre-construido en aproximadamente 160 metros, de los 179 de longitud que posee, llegando dicha construcción hasta el galpón donde se encuentra todavía el antiguo material de su construcción; no hay posibilidad para atraque de barcos, sino solamente para lanchones, su profundidad media es de 5.5 metros; en él, hay 5 grúas eléctricas ubicadas en el galpón, el cual es viejo y sirve solamente como depósito para materiales y pertrechos de trabajo; su carga se transfiere a pequeños carros que se mueven con tres locomotoras Diesel para su arrastre, hasta las bodegas de los recintos portuarios y por insuficiencia de ellas, la mayoría de las veces, diversas mercaderías se encuentran depositadas en las calles aledañas; en la sección de cubierta del muelle, contiguo al galpón, se encuentra una pequeña grúa de madera móvida con motor Diesel que sirve para echar y sacar del agua los botes pesqueros que se dedican a la pesca artesanal, los cuales en la actualidad debido a los trabajos de construcción se encuentran anclados cerca del mismo; antiguamente el producto de la pesca era vendido en los botes cuando subían al muelle, y en la actualidad el producto pesquero es conducido hasta un pequeño local que se encuentra a la par del muelle donde es vendido. El combustible y el agua no son obtenidos en el muelle, ya que su aprovisionamiento tiene que hacerse en la ciudad, la cual tiene una pequeña planta de hielo con una capacidad de 400 libras por día, sin facilidades de almacenamiento del mismo. El expresado muelle se encuentra ubicado en la población de su mismo nombre, la que se comunica con la capital por medio de una excelente carretera, que a una velocidad media, dista unos veinte minutos; el referido muelle es el único que en la actualidad tiene un doble propósito,

ya que sirve para importar y exportar carga mayor y como base de operaciones de embarcaciones dedicadas a la pesca artesanal. Se encuentra administrado por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA).

Puerto de Acajutla.- Acajutla es el puerto más importante de El Salvador, está ubicado en la ciudad de su mismo nombre, localizándose a 13° 36' de latitud norte y 89° 50' longitud oeste; construido en una rada abierta y posee todas las facilidades modernas necesarias para carga y descarga de mercaderías, cuenta con ductos submarinos para carga y descarga de productos de petróleo, cereales y productos de caña de azúcar; y de los cuatro atracaderos de que dispone, debido a su falta de abrigo, únicamente son utilizados dos de ellos, por lo que se ha hecho necesario una ampliación futura con la construcción de un nuevo espolón. El actual tiene un puente de 7 metros de ancho por 400 metros de largo y su cabezal 37 metros de ancho con 363 metros de largo; su profundidad mínima en el muelle es de 10 metros, tiene bodegas modernas para almacenamiento de carga y comunicación por vía de ferrocarril y carretera; en sus instalaciones posee dos grúas eléctricas de semi-portal, de 3 toneladas de capacidad, instaladas sobre rieles, y una grúa móvil de 15 toneladas de capacidad, sobre llantas, así como 2 unidades de equipo móvil pesado; levantadores de horquilla, paletas, vagonetas, transportadores, tractores, etc. El muelle es propiedad del Estado y es operado por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), en la actualidad por medio de éste se moviliza la mayor parte de la carga marítima; su mayor defecto consiste en la falta de defensas naturales o artificiales, ya que se estima que una embarcación de regular calado, a una velocidad normal, puede atravesarlo fácilmente, como un cuchillo cuando corta una barra de margarina. Su distancia por carretera a la capital y a

la ciudad de Santa Ana, son 86 y 68 Kms., y por ferrocarril 103 y 107 Kms., respectivamente. Dicho muelle fué construido para sustituir el antiguo muelle del Puerto de Acajutla, el cual está construido de madera con pilotes de hierro y tiene una extensión de 260 yardas con galpones en su centro, -- construidos de lámina y con espolón de vía férrea; en la actualidad únicamente sirve como base de operaciones para las embarcaciones que se dedican a la pesca artesanal, poseyendo en la cubierta del muelle, dos grúas, una movida a motor Diesel y la otra manual, que sirven para echar y sacar del agua las embarcaciones, su galpón sirve para venta del producto pesquero y su estado en general se encuentra en un completo deterioro.

## Capítulo II - Zonas de Pesca, Artes, Aparejos e Instrumentos Pesqueros

### Zonas de Pesca

Siguiendo lo manifestado por Francis T. Christy Jr. y Anthony Scott (1), podemos decir que "los pasos que hay entre el pez en el agua y los productos del pescado en el hogar, son básicamente los mismos hoy que los que había en los días de los primeros pescadores", los cuales son principalmente localización y captura. Dentro de la localización tenemos dos aspectos bien determinados que son: la búsqueda y su atracción. La búsqueda puede llevarse a cabo mediante la ubicación de las zonas productivas y la determinación de los cardúmenes que se desean capturar; dentro de nuestras aguas territoriales y en la zona conocida como pesca de bajura o sea doce millas a partir de la más baja marea, se encuentran localizadas desde hace muchos años las zonas productivas, sobresaliendo entre ellas, los estuarios de agua dulce que posee nuestra costa que le dan una singular riqueza ictiológica. El límite de estas zonas de estuarios dulces, partiendo desde la costa es reducido, asimismo, es oportuno considerar que de conformidad a es

---

(1) La Pesca Oceánica.



tudios técnicos se estima que las aguas y fondos hasta cien brazas de profundidad, son las que pueden dar mayores rendimientos en el esfuerzo pesquero y que nuestra plataforma de aguas y fondos mencionados son relativamente pequeños; normalmente, para localizar cardúmenes se utilizan aparatos electrónicos, entre los que sobresalen la Ecosonda y el Sonar, con los cuales se puede identificar la mayoría de las veces, las especies y sus concentraciones; asimismo, con el mismo objeto se utilizan aspectos naturales como es la determinación de los cardúmenes por las aves marinas y aspectos modernos, como es la utilización de naves aéreas, y más nuevos como es el invento alemán que es una combinación de Ecosonda y Sonar; en el aspecto de la atracción podemos decir que es una serie de procedimientos que se utilizan para atraer los peces a determinado lugar. En nuestro país se hace uso de los tres aspectos, así tenemos que, los estuarios de agua dulce, es la ubicación de las áreas productivas, las embarcaciones camaroneeras utilizan el Sonar para la localización de los cardúmenes y las trampas o nasas sirven para atrapar cangrejos y langostas.

La riqueza ictiológica de nuestro mar y principalmente de la pesca de bajura no ha sido completamente estudiada, pero nuestra Universidad Nacional y la Sección de Pesca y Caza Marítima del Ministerio de Economía, han elaborado registros de los peces que se han encontrado y de las especies de crustáceos, moluscos y peces de importancia comercial. Los registros son los siguientes:

PECES REGISTRADOS EN LA UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

<u>FAMILIA</u>	<u>ESPECIE</u>	<u>No. DE REFERENCIA DE LA COLECCION</u>
Carcharhinidae	Galeocerdo arcticus	20
Torpedinidae	Narcine sp.	
"	Narcine entemedor	32

<u>FAMILIA</u>	<u>ESPECIE</u>	<u>No. DE REFERENCIA DE LA COLECCION</u>
Dasybatidae	Urotrygon mundus	40
"	Urobatis halleri	44
"	Dasybatus sabinus	35
Ariidae	Bagre panamensis	
Muraenesocida	Muraenesox coniceps	84
Ophichthyidae	Ophichtus sp.	
Clupeidae	Opisthopterus dovii	130
"	Opisthopterus macrops	131
"	Ilisha fürthii	127
"	Odontognathus panamensis	132
Engraulidae	Anchovia spinifera	146
"	Anchovia macrolepidota	151
"	Lycengraulis poevi	152
Synodontidae	Synodus scituliceps	160
Exocoetidae	Exonautes rondeletii	178
"	Cypselurus callopterus	180
Mugilidae	Mugil thoburni	212
Sphyraenidae	Sphyraena ensis	217
"	Sphyraena barracuda	216
Polynemidae	Polydactylus approximans	222
"	Polydactylus opercularis	223
Mullidae	Pseudupeneus grandisquamis	232
Carangidae	Chloroscombrus orqueta	277
"	Caranx hippos	260
"	Caranx sp.	
"	Caranx vinctus	268
"	Selar crumenophthalmus	251
"	Vomer declivifrons	275
"	Vomer setapinnis	274
Stromateidae	Peprilus snyderi	307
"	Peprilus palometa	305
Centropomidae	Centropomus armatus	318
"	Centropomus robalito	317
"	Centropomus unionensis	316
Serranidae	Diplectrum pacificum	350
"	Promicrops itaiara	330
"	Rypticus nigripinnis	354
Priacanthidae	Pseudopriacanthus serrula	359
Lutjanidae	Lutjanus guttatus	367
"	Lutjanus jordani	361
Haemulidae	Anisotremus pacifici	409
"	Anisotremus dovii	408
"	Conodon nobilis	379
"	Pomadasys panamensis	402
"	Pomadasys leuciscus	400
"	Orthopristis chalceus	397
Sciaenidae	Nebris occidentalis	407
"	Menticirrhus panamensis	486
"	Menticirrhus nasus	485
"	Micropogon altipinnis	448
"	Larimus argenteus	498

<u>FAMILIA</u>	<u>ESPECIE</u>	<u>No. DE REFERENCIA DE LA COLECCION</u>
Sciaenidae	Larimus acclivis	501
"	Larimus effulgens	499
"	Cynoscion albus	483
"	Cynoscion reticulatus	480
"	Isopisthus remifer	473
"	Paralanchurus rathbuni	490
"	Paralanchurus dumerilli	488
"	Umbrina xanti	477
"	Bairdiella chrysoleuca	458
"	Corvula sanctae-luciae	506
"	Macrodon ancylodon	470
"	Stellifer illecebrosus	454
"	Stellifer oscitans	451
Ephippidae	Chaetodipterus zonatus	550
"	Parapsettus panamensis	551
Tetraodontidae	Sphoeroides annulatus	590
Batrachoididae	Porichthys margaritatus	677
"	Batrachoides pacifici	666
Bothidae	Cyclosetta querna	734
"	Citharichthys gilberti	730
"	Etropus crossotus	735
"	Syacium ovale	726
Soleidae	Achirus mazatlanus	740
"	Achirus fonsecensis	737
"	Achirus fimbriatus	741

LISTA DE MARISCOS Y PECES DE IMPORTANCIA COMERCIAL EN EL SALVADOR,  
REGISTRADOS EN LA SECCION DE PESCA Y CAZA MARITIMA DEL MINISTERIO  
DE ECONOMIA

C R U S T A C E O S

<u>Nombre Vulgar</u>	<u>Nombre Científico</u>	<u>Familia</u>
Camarón blanco	(Penaeus stylirostris)	Penaeidae) Stimpson
" "	(Penaeus occidentalis)	" ) Streets
" "	(Penaeus vannamei)	" ) Boone
" café	(Penaeus californiensis)	" ) Holmes
" rojo	(Penaeus brevirostris)	" ) Kingsley
" tigre	(Trachypenaeus byrdi)	" ) Alcock
" "	( " similis pa rificus)	" ) Burkenroad
" "	(Trachypenaeus faoe)	" ) Burkenroad
" tití café	(Xiphopenaeus riveti)	" ) Bouvier
" tití amarillo	(Protrachipene precipua)	" ) Burkenroad
" de piedra	(Sicyonia brevirostris)	" ) Stimpson

<u>Nombre Vulgar</u>	<u>Nombre Científico</u>	<u>Familia</u>
Langosta roja	( <i>Panulirus penicillatus</i> )	Penaeidae) Olivier
" azul	( " <i>Inflatus</i> )	) Bauvier
Zapatera o Cuca	( <i>Scyllorus</i> )	) sp Linné
Cangrejo moro	( <i>Menippe mercenaria</i> )	) Say
Jaiba	( <i>Callinectes sapidus</i> )	Portunidae
<u>M O L U S C O S</u>		
Almeja	( <i>Dossinia, Lucina Chione</i> )	Lunelibranquios
Ostión	( <i>Granostrea virginica</i> ) la	Osteidae
<u>Q U E L O N I O S</u>		
Tortuga blanca marina	( <i>Talassechelys caretta</i> )	
Tortuga Carey	( <i>Eretmochelys imbricata</i> )	
<u>P E C E S</u>		
Aguja	( <i>Strongylura marina</i> )	Belonidae
Anchoveta	( <i>Cetangraulis edentulus</i> y diferentes especies)	Engraulidae
Anguila	( <i>Anguila rostrata</i> )	Ariidae
Bagre de mar	( <i>Felichthys felis</i> )	Thunnidae
Bonito	( <i>Euthynnus alleteratus</i> )	Thunnidae
Cabrilla	( <i>Sarda velox Epinehelus adscensionis</i> )	Serranidae
Corvina	( <i>Varias especies</i> )	Sciaenidae
Huachinango	( <i>Micropogon undulatus cy noscion nebulosus</i> )	Menticirrhus americanus
Jurel	( <i>Caranx hippos</i> )	Carangidae
Lebrancha	( <i>Mugil brasiliensis</i> )	Mugilidae
Lisa	( <i>Mugil cephalus</i> )	
Macabí	( <i>Albula vulpes</i> )	Albulidae
Manjúa	( <i>Jenkinsia lamprotaenia</i> )	Clupeidae
Mero	( <i>Epinephelus morio</i> ) E. <i>Flavolimbatus</i> <i>Promicrops itaiara</i> <i>Garrupa nigrita</i> )	Serranidae
Mojarra	( <i>Eucinostomus sps. Gerris sp. Diapterus sp.</i> )	Eugerres sp.
Palometa	( <i>Trachinotus glaucus</i> )	Carangidae
Pámpano	( <i>Trachinotus carolinus</i> )	Carangidae
Pargo	( <i>Varias especies del gé- nero Lutianus</i> )	Lutianidae
Pejelagarto	( <i>Lepisosteus oscus</i> )	Lepisosteidae
Pez espada	( <i>Xiphias gladius</i> )	Xiphidae
Pez sierra	( <i>Pristis pectinatus</i> )	Pristidae
Pez vela	( <i>Istiophorus americanus</i> )	Istiophoridae
Picuda	( <i>Sphyraena barracuda</i> )	Sphyraenidae
Puerco		Catostomidae

<u>Nombre Vulgar</u>	<u>Nombre Científico</u>	<u>Familia</u>
Raya	(Aetobatus marinari)	Aetobatidae
Robalo	(Centropomus parallelus)	Centropomidae
Ronco	(Haemulen plumieri)	
Sardina	H. bonariense, H. album. (Harengula sp., Sardine- lla sp.)	Clupidae
Tiburón	(Carcharias, Isurus, A- prionodon y otras espe- cies)	
Peje gato	(Sphyræna ensis)	Polydactylidae) Jordan
Caite o lenguado	(Symphunis elongatus, Sym- phunus atraicaudis)	Soleidae) Güenter J.Gil

Como podemos observar en las listas anteriormente expuestas, el mar territorial de nuestro país en sus 321 kilómetros de largo, desde la bocana del Río Paz hasta el Golfo de Fonseca, es de una singular riqueza ictiológica.

#### EMBARCACIONES

Para la búsqueda y captura de los peces, lo principal es el material a flote, por ésto, debemos entender los distintos medios de que se vale el hombre para navegar, los cuales aún en el siglo pasado, lo constituían simples barcas, y hoy en la actualidad desde el inicio del siglo actual, principalmente barcos de vapor. Por embarcaciones de pesca consideramos que son las que se dedican exclusivamente a la captura de las diferentes especies - de peces, crustáceos, moluscos, etc., siendo su forma muy variable por la - influencia de las aguas en que navegan y las especies que capturan. Por -- tal razón, dichas embarcaciones generalmente se han clasificado atendiendo al género de pesca a que se dedican o bien al lugar donde ésta se efectúa. En nuestro país las embarcaciones se pueden dividir en las que se dedican: 1o.) la pesca artesanal y 2o.) la pesca industrial; las primeras las consti-tituyen pequeñas piraguas y lanchas construidas por lo general de tablas, de-nominadas comunmente pangas, de medidas aproximadas de 10 a 21 pies de eslo

ra, de 2 a 4 pies de manga y de 1.5 a 2.5 pies de puntal, las que un 40% poseen motor; las segundas, las constituyen embarcaciones de 60 a 75 pies de eslora, de 13 a 20 pies de manga y de 6 a 16 pies de puntal, todas ellas con motor Diesel, y de 115 a 300 hp.

#### ARTES DE PESCA

Las artes de pesca, en términos generales son los dispositivos o artificios usados para pescar. Los Estados Unidos de América, dan la siguiente clasificación de avíos de pesca comercial (1):

Para cercar o copar: Redes (de ribera, de barrera, de cerco); "lámpara"; redes de bolsa, redes (de tiro, de arrastre).

Para entrapar: Redes de compuertas, fijas y de aro, mangas de pescar, nasas y trampas.

Para enredar: Redes agalleras (de ancla, de deriva, de semideriva, de estaca, de marea baja), trasmallos.

Líneas: De mano, curricán, diferentes clases de palangres.

Para recoger: Jamos, salabardos, redes de arrecife, atarrayas.

Para empalar o herir: Harpones, lanzas.

Mariscos: Rasquetas, dragas, garfios ostreros, rastros, azadas y fijas, palas, picos, palancas de hierro.

Varios: Garfios para ranas; "trampas de cepillo"; ganchos o anzuelos (para esponjas y otros); equipos de bucear; a mano.

En forma específica y siguiendo lo expresado por Jiménez de Cisneros (2), se puede considerar que el utilaje para pesca se clasifica en tres grandes grupos, así: artes, aparejos e instrumentos. Las artes de pesca son

---

(1) Francis T. Christy Jr. y Anthony Scott. Obra citada.

(2) La Industria de la Pesca.

las formadas por redes para enmallar, cercar o arrastrar los peces o sean las redes que tienen una aplicación determinada; como característica especial las artes no tienen anzuelos y se clasifican en siete grandes grupos a saber:

Artes fijos. Las que como su nombre lo indica, permanecen en el fondo sin cambiar de posición y como ejemplo de ellas tenemos: corral, encanizada, almadraba, garapita, paradera, red de parada y estero.

Artes de fondo. Las que se fondean en lugares determinados atrayendo los peces por medio de sebo, entre las que tenemos: gambina, boquera, garlito, nasa, tizona y trasmallo.

Artes de arrastre de altura. Son las que se dedican a la pesca fuera de las aguas jurisdiccionales cuyo límite en este caso es muy variable, figurando entre ellas, principalmente el bou y trole.

Artes de arrastre de costa. Son las que a contrario censu de las anteriores, se dedican a la pesca en aguas jurisdiccionales, cuyo límite asimismo es variable y entre las cuales se encuentran principalmente: borrachina, chinchorro, gambera, red de a pie, salmonera, sedal y volador.

Artes de cerco y rodeo. Son las que se dedican a cercar o cortar el paso de los cardúmenes en un movimiento circular; entre las principales se encuentran: cerco de jareta y tarrufa.

Artes de deriva. Son las que marchando a la deriva enmallan las especies pesqueras, entre las que encontramos principalmente a la sardinera, yoladera y golondrinera.

Artes de mano. Son las que requieren directamente la mano del pescador y entre las principales se encuentran: salabre y truel.

## APAREJOS

Los aparejos son las combinaciones de cuerdas, cordeles y anzuelo, que por lo general, siempre llevan sebo contruidos para las distintas clases de pesca, como de especies que se desean capturar, siendo las más importantes: anzuelo, bonitera, codal, guardañeta, cordel, línea, palangre y sedal.

## INSTRUMENTOS

Los instrumentos generalmente son comunes para toda clase de capturas pesqueras, y a su vez pueden servir principalmente para la pesca de determinadas especies y entre los más conocidos podemos citar, el fanal, arpón, -- gancho, candil, garfio, hacha y vara.

Como se ha manifestado anteriormente, las artes, aparejos e instrumentos se utilizan para la captura de las diferentes especies. En nuestro país y dentro de la pesca artesanal, los pescadores ocupan líneas de mano de nylon de 2 a 4 anzuelos cada una, así como atarrayas, candil y trasmallos y para la captura de langostas y cangrejos, trampas o nasas. Dentro de la -- pesca industrial para la captura de camarones, se utiliza principalmente -- red de arrastre y para la pesca de pescado destinado a la fabricación de harina, se ocupan redes de cerco, redes agalleras y líneas de anzuelo múlti-- ples.

## Capítulo III- Pesca Artesanal

Por pescadores artesanales se entiende aquéllos que por sus limitados recursos económicos emplean equipos de pesca rudimentarios o de modesta inversión, obteniendo individualmente reducidos volúmenes de producción. Normalmente esta clase de pescadores no son asalariados. En nuestro país de conformidad al Censo llevado a cabo el año de 1966 por la Sección de Pesca y Caza Marítima del Ministerio de Economía, existe un total de 2625 pescado



res incluyendo los ostreros; de ese total 1295 son pescadores profesionales y 1330 son pescadores ocasionales; de conformidad a la encuesta preliminar pesquera llevada a cabo por el Proyecto Regional de Desarrollo Pesquero en Centroamérica, en El Salvador actualmente existen 4976 pescadores, en esta cifra se incluyen los pescadores de aguas continentales y de las embarcaciones camaroneras; del expresado total, 2005 son permanentes y 2971 ocasionales. Los pescadores ocasionales se dedican a otras actividades productivas, principalmente a la agricultura y al trabajo portuario.

#### Embarcaciones

La mayoría de estos pescadores operan mediante piraguas o lanchas de tablas, comunmente conocidas con el nombre de pangas; éstas por lo general son impulsadas a remo o a vela, con excepción de la mayoría de las que operan en La Libertad y Acajutla que se impulsan por motores fuera de borda, predominando entre éstos, los motores Johnson.

#### Artes, aparejos e instrumentos

Los pescadores artesanales usan corrientemente las artes, aparejos e instrumentos de pesca siguientes: trasmallos, atarrayas, líneas de mano, trampas o nasas, anzuelos, candil y excepcionalmente en Acajutla, utilizan palangres

#### Localización

Los pescadores artesanales se encuentran distribuidos a lo largo de nuestras costas, formando concentraciones en los lugares siguientes:

Bola de Monte	Isla El Zapote	Punta El Jagüey
Garita Palmera	Cantón La Herradura	Playas Negras
Cara Sucia	Cantón El Llano	Playa Las Tunas
Barra de Santiago	Cantón Porfiado	Puerto La Unión

Bocanas: San Juan	Cantón La Colorada	Cantón Huisquil
Cauta y Metalfo	Cantón El Chingo	Cantón Cerco de Piedra
Puerto de Acajutla	Cantón El Escobal	Isla Perico
Punta Remedios	Cantón La Zapata	Isla Periquito
Barra Ciega	Cantón La Calzada	Cantón Chapernal
Barra Salada	Cantón La Zorra	Isla Meanguera del Golfo
Boca Sihuapilapa	Isla C/San Rafael Tasajera	Caserío La Estufa (Isla Zacatillo)
Bocana Mizata	Isla La Pita	Caserío El Ciguamo (Isla Zacatillo)
Bocana Jicalapa	Isla Montecristo	Caserío Playona (Isla - Zacatillo)
Bocana El Zunzal	Isla Cantón El Ajalín	Caserío Playitas (Isla Zacatillo)
Puerto La Libertad	Cantón La Tirana	
Estero San Diego	Bahía Jiquilisco	
Playa Amatecampo	Puerto El Triunfo	
Playa Pimentel	Playa El Cuco	
Playa Las Hojas	Bocana Intipucá	
Playa Los Blancos	Playa El Tamarindo	

#### Sistemas de trabajo

Por lo general, los pescadores artesanales no se aventuran al mar abierto, a excepción de los pescadores de La Libertad y Acajutla, quienes se alejan unas diez millas del puerto y unas cinco millas de la costa como término promedio.

Cuando la pesca se realiza individualmente, el pescador es el único dueño de su producto, y cuando alquila la panga de remo o vela, comunmente, paga un colón. Cuando son varios pescadores los que se hacen a la mar y uno de ellos es el propietario de la embarcación de remo o vela, del producto de la venta pagan o se descuenta un colón por el alquiler de la embarcación y el pago por el derecho de zarpe que se cobra únicamente en Acajutla y La Libertad, el cual varía de veinte a veinticinco centavos y por último se reparten en iguales partes el dinero obtenido de la venta. Cuando se utilizan embarcaciones con motor fuera de borda que pueden llevar dos o tres pes

cadores, después de descontar los gastos de gasolina, aceite, zarpe y transporte del producto de la pesca, el dinero obtenido por la venta de éste, se divide entre el número de las personas que participaron en la captura más una, entendiéndose que esta última parte le pertenece al dueño de la embarcación y del equipo. Esta regla general varía cuando el dueño de la embarcación y equipo es uno de los pescadores, el cual muchas veces renuncia a determinada cantidad de la parte que le corresponde por embarcación y equipo.

Los pescadores artesanales generalmente inician sus labores a las cinco de la mañana, regresando de dos a cinco de la tarde; estas horas varían de conformidad a la estación seca o lluviosa y a las condiciones en que se encuentren las aguas; la actividad pesquera de estas personas aumenta en los meses anteriores a las festividades religiosas de Semana Santa.

#### Mercadeo

Los pescadores artesanales venden sus productos a precios relativamente bajos a los intermediarios, a excepción de los pescadores de Acajutla y La Libertad que logran vender gran parte de sus capturas a las numerosas personas que visitan estos puertos; los intermediarios a su vez, venden los productos pesqueros en los mercados de las Cabeceras Departamentales o en las principales poblaciones inmediatas a las zonas de pesca, a excepción de la langosta que desde hace aproximadamente dos años es exportada en su mayor parte a las ciudades capitales de las hermanas Repúblicas de Honduras y Guatemala; en el Puerto de La Libertad y a un lado del muelle, existe un pequeño local de libre acceso para todas las personas, en el que se venden los productos de la pesca, a su vez en Acajutla se vende el producto de la pesca en el viejo galpón del antiguo muelle, en otras zonas pesqueras se vende el producto en las playas o en los lugares de desembarco. Es de hacer notar que el precio que obtiene el pescador artesanal por la venta de su

producto, es reducido en comparación al precio final, y la mayoría de las veces, cuando no ha logrado vender todo el producto de la captura, tiene que vender lo restante a personas conocidas comúnmente como toponeras, a precios ridículamente bajos, tal hecho se origina de la falta de medios para conservar dicho producto.

El producto pesquero es vendido sin pesar, por lo que el comprador tiene por costumbre tomarlo en sus manos para apreciar su peso; los precios de venta de los productos pesqueros varían de un lugar a otro y los pescadores obtienen como ingreso de su trabajo, de \$ 45.00 a \$ 180.00 mensuales, siendo más altos estos ingresos unos meses antes o durante el tiempo de las festividades religiosas de Semana Santa o cuando los pescadores se dedican a la captura de la langosta, pudiendo obtener una utilidad hasta aproximadamente de \$ 210.00 mensuales.

#### Condiciones socio-económicas

Los pescadores artesanales generalmente trabajan por cuenta propia y se encuentran viviendo en comunidades a lo largo de nuestras costas, siendo en su mayoría analfabetos, honrados, sencillos y de muy pocas aspiraciones; es importante consignar en cuanto a instrucción y aspiraciones, que los pescadores de los puertos de La Libertad y Acajutla, constituyen honrosas excepciones a la regla; a fin de proteger a los mencionados pescadores, las autoridades de la marina nacional, han llevado a cabo la formación de sociedades de hecho de tipo mutualista en los puertos de Acajutla y La Libertad; los únicos ingresos de estas sociedades son las cantidades que diariamente reciben por derechos de zarpe; de dichos fondos se pagan los gastos de funcionamiento de los winches, se conceden prestaciones en caso de fallecimiento del socio, de sus padres o de sus hijos, y con el remanente estas sociedades han adquirido algunas embarcaciones y equipos.

La mayoría de los pescadores, habitan en viviendas construidas por ellos mismos, con materiales de pésima calidad y al igual que las viviendas de los trabajadores del agro son ranchos de 7 a 11 varas de largo por 4 ó 5 de ancho, de una sola pieza que sirve de sala, dormitorio, comedor y cocina, viviendo en peligroso hacinamiento con los animales domésticos que poseen, los cuales son principalmente, perros y gatos; por lo general practican la unión libre y tienen un promedio de cuatro hijos, y sin temor a equivocarnos podemos decir que la mayoría de los pescadores artesanales viven en una completa miseria espiritual y material.

#### Capítulo IV- Pesca Industrial

Por pesca industrial se entiende la realizada por personas naturales o jurídicas, con recursos económicos suficientes que les permiten emplear equipos y artes de pesca modernos con los cuales obtienen grandes volúmenes de producción; la pesca industrial en nuestro país ha radicado por todo el tiempo de su existencia, en la captura de camarón y hasta hace pocos años, se observa su tendencia de capturar peces en los grados de bajura y altura y la utilización de la morralla o desperdicio de pescado de las embarcaciones camaroneras, para convertirlos en harina de pescado.

Nuestra industria camarонера podemos dividirla en dos aspectos: a) -- pesquerías sedentarias y b) pesquerías móviles con barcos rastros. Las pesquerías sedentarias, las constituyen las chacalineras, que se encuentran localizadas en los esteros y construidas mediante bordas provistas de varias entradas que cierran una determinada zona; las compuertas que tienen las entradas, son abiertas a principios de mayo, permitiendo la entrada de numerosos camarones en estado juvenil, utilizando a veces para atraerlos, sistemas de luces, luego se cierran las compuertas a finales de julio o a principios de agosto y se les deja que desarrollen por unos sesenta días, --

después de lo cual son capturados por medio de atarrayas lanzadas desde pequeñas canoas, obteniendo por ellos, mejores precios que los normales por camarón mediano y pequeño descabezado. Algunas de estas chacalineras son de doble propósito, ya que posteriormente sirven como salineras. En la actualidad se encuentran autorizadas 7 y se les ha otorgado los benefi--cios de la Ley de Pesca y Caza Marítima en concepto de pesca de explota--ción en el grado de bajura. Las pesquerías móviles con barcos rastros, las constituyen las embarcaciones camaroneras de propiedad de doce sociedades que son: Atarraya, S.A., Camaronera Salvadoreña, S.A., Distribuidora - Marina, S.A., Mariscos Cuscatlecos, S.A., Mariscos de El Salvador, S.A., - Náutica del Litoral, S.A., Pesquera Nacional, S.A., Pesquera Ruiz Quiroz, S.A., Pesquera del Triunfo, S.A., Pesquera del Pacífico, S.A., Pesquera Vidaurre, S.A., y Pezca, S.A.; de estas sociedades, las que tienen plantas procesadoras, son: Atarraya, S.A., Pezca, S.A., Pesquera Nacional, S.A. y Mariscos de El Salvador, S.A.

#### Embarcaciones y Artes de Pesca

Como se expresó en el Capítulo II de la Parte Segunda, por Acuerdo - número 60 del 24 de Agosto de 1962, se limitó a 73 embarcaciones la flota camaronera; éstas se encuentran repartidas entre las 12 sociedades antes - citadas, 67 tienen su base de operaciones en el Puerto El Triunfo y las 6 restantes, en La Unión, todas tienen cascos de madera, a excepción de cua- tro que son de acero; su motor es generado por Diesel y su marca por lo general es Caterpillar de 170 hp. y todas tienen bandera y matrícula salvadoreña, su arte de pesca principal son redes de arrastre. Es importante consignar que la flota es casi uniforme, evitándose con ello, mayores gastos en equipo y repuestos, así como pérdidas de tiempo; todas ellas están pro- vistas de radioteléfono y ecosonda. La tripulación de dichas embarcacio--

nes la constituye un capitán, un maquinista, un cocinero y dos marinos, to dos los cuales colaboran en operaciones de pesca. (1)

#### Tipos y clasificación de camarón desembarcado

Generalmente las embarcaciones capturan camarón a todo lo largo de nuestras costas y con mayor abundancia en los estuarios de aguas salobres, su radio de acción corrientemente se desenvuelve de 2 a 11 millas y a profundidades de 8 a 25 brazas y las especies de camarón desembarcado en su -- 50% se identifican por su color, lo que origina confusiones. Su identifica ción es la siguiente:

1) Blanco	Especies:	Penaeus Occidentalis
		" Stylirostris
		" Vannamei
2) Café		" Californiensis
3) Rojo		" Brevirostris
4) Tigre, Carabali, Cebra		Trachypenaeus Byrdi
		" Faoe
5) Tití y pomada		Xiphopenaeus riveti (Tití)
		Protrachypene precipua (pomada)
6) Chacalín		Penaeus stylirostris (Ejemplares jóvenes)

En las plantas procesadoras se clasifican atendiendo al número de e- llos, que forman una libra, así: menos de 10, 10 - 15, 16 - 20, 21 - 25, 26 - 30, 31 - 35, 36 - 42, 43 - 50, 51 - 55, 56 - 60 y 61 - 70.

#### Recolección de estadísticas

La Sección de Pesca y Caza Marítima del Ministerio de Economía, efec- túa la recolección de estadísticas sobre producción de camarones, peces y o tros productos marinos; el número de embarcaciones en operación, los viajes

---

(1) Sobre detalles más específicos de las embarcaciones ver Cuadro No. 2.

que han efectuado, los días de pesca y los lances efectuados por día; dichos datos son tabulados por medio de máquinas IBM, en la Dirección General de Estadística y Censos, dependencia del mismo Ministerio de Economía; estas informaciones son necesarias para realizar evaluación de los recursos ictiológicos, así como los efectos de la pesca. Es importante hacer notar, que en los últimos dos años se ha mantenido casi al mismo nivel el número medio de compañías y embarcaciones en operación, habiendo aumentado en una forma progresiva los números de viajes efectuados, de días dedicados al esfuerzo de la pesca y el número de lances, según se puede observar de los cuadros 3 y 4 del apéndice de esta Tercera Parte. Asimismo, es importante señalar que la producción de camarones en los últimos años, se ha mantenido casi a un mismo nivel, a excepción de la baja súbita registrada en el año de 1965 y que la captura de camaroncillo ha ido en escala ascendente; la producción de peces y otros productos marinos también ha tenido ascenso moderado. (Ver Cuadro No. 5).

#### Mercadeo

Desde el año de 1958, en que se estableció la primera planta procesadora, se lleva a cabo la exportación de casi la totalidad de nuestra producción camaronera hacia los Estados Unidos de América; dicha exportación la constituye el camarón de tamaño más grande. El resto de la producción se destina para el consumo interno.

La referida exportación es efectuada por las compañías propietarias de las plantas procesadoras y se ha mantenido casi uniforme, a excepción del año de 1965; los impuestos percibidos por ella, la mayoría de veces pasa de un millón de colones, según se puede observar en la página número 80 de este trabajo, por lo que sin temor a equivocarnos podemos decir que en la actualidad ese rubro es una gran fuente de divisas para nuestro país.



## Harina de pescado

En los últimos años la pesca industrial se ha manifestado con tendencia marcada para fabricar harina de pescado, utilizando como materia prima, los peces que se capturan en los grados de bajura y altura y la morralla o desperdicio de las embarcaciones camaroneras, que no es otra cosa que la mayoría de los cuerpos vivos que se capturan en la red de arrastre, a excepción naturalmente del camarón; en la actualidad, Pesquera Nacional, S.A., es la única empresa que cuenta con una planta funcionando en tierra para fabricar harina de pescado, ubicada en la ciudad de La Unión y es la iniciadora en este país de tal producción; a principios del presente año, la mencionada firma modernizó su equipo de procesamiento. Asimismo Atarraya, S.A., es la primera empresa que ha establecido una planta procesadora de harina de pescado a bordo de la embarcación camaronera denominada "San Cristóbal".

De conformidad al Acuerdo No. 222 del 22 de junio de 1957, se limitó a 7 el número de embarcaciones que tienen como finalidad, recolectar la morralla de las embarcaciones camaroneras y que pueden dedicarse también a la pesca de peces comerciales para convertirlos en harina; asimismo se limitó a 11 el número de embarcaciones cuya finalidad principal es la pesca de explotación de peces en los grados de bajura y altura para convertirlos en harina.

La utilidad principal de la harina de pescado, consiste en la fabricación de concentrados forrajeros y a pesar del deterioro de sus precios en el Mercado Mundial, las empresas que se dedican a la producción de ella, obtienen modestas ganancias por el hecho de que en nuestro país, la mencionada harina registra precios elevados.

Actualmente se estudia por parte del Proyecto Regional de Desarrollo Pesquero en Centro América y la mayoría de las sociedades dedicadas a la

pesca del camarón, otras utilidades de la morralla y de los peces comerciales, mediante su ocupación como pescado fresco, seco salado y en conservas.

#### Capítulo V- Proyección futura y conclusiones de la Tercera Parte

Considerando que El Salvador tiene la densidad de población más elevada del Continente Americano, a excepción de Puerto Rico, la tasa de crecimiento más alta del mundo, que la mayoría de sus habitantes tiene un déficit nutricional, el deterioro en los precios y la restricción de cuotas que han sufrido sus tradicionales productos de exportación y el receso en que se encuentra el sector industrial, se hace necesario el fortalecimiento de su economía, mediante nuevos rubros de exportación y la vigorización de algunos de los existentes, entre los que sobresale, el pesquero. Para tal objeto se deben planificar programas generales y específicos de fomento pesquero, buscando la coordinación de las atribuciones de las Secretarías de Economía, Agricultura y Ganadería y Defensa, a fin de evitar duplicaciones de esfuerzos y lograr mayor efectividad en la ejecución de los precisados programas; asimismo es necesario que éstos contengan como bases esenciales, la investigación de los recursos, las actividades de producción y comercialización, la creación o la reforma de las estructuras jurídicas relativas a la pesca, la construcción y el fomento de terminales pesqueras con sus facilidades portuarias, asistencia técnica en la adquisición de embarcaciones, equipos, artes e instrumentos de pesca, medidas financieras para obtenerlos, la creación de seguros para esa actividad, la enseñanza y capacitación de los trabajadores del mar, la creación de cooperativas de pescadores y el mejoramiento de los servicios de estadística.

Es oportuno citar que de conformidad a las informaciones de la Comisión Interamericana de Atún Tropical, las aguas internacionales del Océano

Pacífico frente a las costas de nuestra Patria Grande, son de una singular riqueza ictiológica, especialmente en anchovetas y atún aleta amarilla, por tal motivo estimamos que de seguirse el planeamiento de los programas referidos, nuestro país, tiene un futuro dentro de la pesca en aguas internacionales muy bonancibles.

De conformidad a lo expuesto en los capítulos que forman la Tercera Parte de este trabajo, podemos concluir:

a) Que nuestro país necesita urgentemente, fortalecer el sector pesquero y la investigación del potencial de recursos de dicho sector que actualmente se lleva a cabo por el Proyecto Regional de Desarrollo Pesquero en Centroamérica, a fin de determinar todas nuestras zonas potenciales de pesca y las embarcaciones y equipo más apropiados a efecto de realizar la explotación racional de nuestros recursos ictiológicos.

b) Que es urgente redimir de la vergonzosa situación en que viven -- los pescadores artesanales a lo largo de nuestras costas y que si bien es es tá en marcha el Plan Nacional de Desarrollo de la Pesca Artesanal para tal fin, es necesario acelerarlo y darle un apoyo más decisivo por parte de -- nuestro Gobierno, así como el implantamiento de medidas, de índole legal, como podrían ser: la protección de sus caladeros tradicionales y el fomento para la creación de cooperativas de pescadores artesanales; de índole e conómica, por ejemplo: financiamiento para la adquisición de modernas em-- barcaciones y equipos, así como la construcción de instalaciones destina-- das a la preparación y conservación de sus productos; y de aspecto técnico, como sería: asesoramiento en la compra y uso del equipo más apropiado, así como en la captura y procesamiento de especies más productivas..

c) Que es necesario iniciar investigaciones sobre capturas de cam arón a más de 25 brazas de profundidad, y la búsqueda de nuevos mercados pa

ra la venta del camarón de menor tamaño y otros métodos de preparación. Asimismo, es conveniente continuar los estudios referentes a la fabricación de harina de pescado y al aprovechamiento de la morralla de las embarcaciones camaroneras en pescado fresco, seco salado y en conserva; también es importante iniciar y acelerar las investigaciones sobre pesquerías sedentarias, principalmente en lo relativo a las chaculineras, al cultivo de mejillones y al de ostras perleras.

Las expresadas conclusiones son algunas de las tantas que se pueden señalar, a fin de fomentar la explotación racional de la pesca, para solucionar nuestro problema actual de supervivencia.

CUADRO N° 2

## EMPRESAS CAHARONERAS Y SUS EMBARCACIONES

No.	EMPRESA	BARCO	CONSTRUI- DO	AÑO DE CONSTRUCC.	ESLORA	MANGA	PUN DAL	CALADO	TONELAJE BRUTO	TONELAJE NETO	CAPACI- DAD		MATRICULA	PATENTE	PERMISO
											Diesel galones	agua galones			
ATARRIYA, S.A.															
1	Acdo. # 63 de 7/Feb./68	Aguarrás	E.E.U.U.	1967	60 Ps.	17,9 Ps.	7.4 Ps.	7.4 Ps.	49.9	33	4000	400	PT-28	153	1
2	D.O. # 61 de 17/Mayo/68	Alacrán	" "	1964	62 "	18 "	8 "	6 "	52	24	4000	400	PT-19	123	2
3		Araña de Caballo	" "	1963	62 "	18 "	8.5 "	6 "	53	24	4000	400	PT-24	116	3
4		El Gringo	" "	1959	62 "	18 "	9 "	6 "	59	32	4000	400	PT-22	60	4
5		Garrapata	" "	1963	62 "	18 "	8.5 "	6 "	52	24	4000	400	PT-21	119	5
6		Mapache	" "	1963	62 "	18 "	8.5 "	6 "	52	24	4000	400	PT-26	120	6
7		Micoleón	" "	1966	60 "	17 "	7.4 "	7.4 "	49.9	33	4000	400	PT-29	151	7
8		Pizarrín	" "	1965	60 "	17.8 "	11.4 "	7.4 "	49.9	33	4000	400	PT-20	130	8
9		Sacapuntas	" "	1961	62 "	13 "	8.5 "	6 "	53	24	4000	400	PT-25	104	9
10		San Cris- tóbal	El Salv.	1962	75 "	19 "	9.8 "	7 "	78.8	42	6000	2000	Pt-27	150	10
11		Tacuesín	E.E.U.U.	1960	62 "	18 "	9 "	6 "	53	24	4000	400	PT-23	71	11
CAHARONERA SALVADOREÑA, S.A.															
12	Acdo. # 200 de 26/Mayo/66	Barracuda	" "	1964	60 "	17.8 "	11 "	7.4 "	49.9	33	4000	400	PT-17	131	12
13	D.O. 134 de 24/Julio/67	Ricardito	" "	1959	60 "	17 "	8.5 "	6 "	59	33	2000	400	PT-46	25	13
14		Santiago	" "	1961	61.6 "	13.4 "	15 "	7.4 "	56	30	4000	400	PT-48	163	14
15		Tamarindo	" "	1961	61.6 "	12.4 "	8 "	7 "	64	30	4000	400	PT-45	102	15
DISTRIBUIDORA MARINA, S.A.															
16	Acdo. # 459 de 5/Dic./66	Del Norte 9	México	1959	60 "	19 "	9 "	6 "	77	60	2600	350	PT-06	137	16
17	D.O. # 16 de 24/Enero/67	Jiboa	" "	1959	62 "	18 "	9 "	6 "	63	24	3700	350	PT-05	144	17
18		Julia	Costa Rica	1967	63 "	18.5 "		6.5 "	65	40	3700	350	T-111	156	18
19		Lempa II	México	1959	62 "	18 "	9 "	6 "	63	24	3700	350	PT-03	149	19
20		Peóna	Costa Rica	1967	63 "	20 "	16 "	6 "	65	30	3700	350	T-1	157	20
21		Río Grande	México	1959	62 "	18 "	9 "	6 "	63	24	3700	350	PT-07	145	21
22		San Miguel	" "	1959	62 "	18 "	9 "	6 "	63	24	3700	350	PT-04	148	22
23		Uxulután	" "	1959	62 "	18 "	9 "	6 "	63	24	3700	350	PT-08	145	23
MARISCOS CUSCATLECOS, S.A.															
24	Acdo. #364 de 13/Oct./65	Diego	E.E.U.U.	1961	62 "	18 "	9 "	5 "	53	24	3700	350	T-50	90	24
25	D.O. #204 de 9/Nov./65	Franco	Varado desde el 25/Di- ciembre/1967												
26		Pederico	E.E.U.U.	1961	62 Ps.	18 Ps.	9 "	6 "	53	24	3700	350	T-49	89	26
MARISCOS DE EL SALVADOR, S.A.															
27	Acdo. # 327 de 22/Oct./64	Sella Via- na	México	1965	65 "	18 "	9.4 "	6 "	63	32	5000	600	PT-17	152	27
28	D.O. # 217 de 26/Nov./64	Cerro Alto	" "	1965	65 "	19 "	9.4 "	6 "	63	32	5000	600	PT-18	133	28
29		El Renacimiento	E.E.U.U.	1960	62 "	18 "	9 "	6 "	53	24	3700	350	PT-13	137	29

No.	EMPRESA	BARCO	CONSTRUI- DO	AÑO DE CONSTRUC.	ESLORA		MANGA		PUNTALES		CALADO		TONELAJE BRUTO	TONELAJE NETO	CAPACIDAD		MATRICULA	RITMO	PERMISO
					Ps.	Ps.	Ps.	Ps.	Ps.	Ps.	Diesel galones	Agua galones							
30		Guillermina	E.E.U.U.	1959	62	Ps.	18	Ps.	8	Ps.	6	Ps.	53	24	3700	350	PT-11	65	30
31		Jerónimo	" "	1959	62	"	18	"	9	"	6	"	53	24	3700	350	PT-78	138	31
32		La Presa	" "	1960	62	"	18	"	9	"	6	"	53	24	3700	350	PT-16	135	32
33		Los Pinos	" "	1960	62	"	18	"	9	"	6	"	53	24	3700	350	PT-14	136	33
34		Mansalea	" "	1959	62	"	18	"	9	"	6	"	53	24	3700	350	PT-15	67	34
35		San Rafael	" "	1960	62	"	18	"	6	"	6	"	53	24	3700	350	PT-69	139	35
36		Victoria	" "	1960	62	"	18	"	9	"	6	"	53	24	3700	350	PT-12	134	36
NAUTICA DEL LITORAL, S.A.																			
37	Acdo. # 325 de 10./Nov./63	Ana Marfa Bella Portu- gal	" "	1968	63	"	19	"	10	"	6	"	73	48	5000	600	PT-57	140	37
38	D.O. # 234 de 12/Dic./63	Padrino	Ecuador	1959	60	"	18.5	"	9	"	8.4	"	80.2	24.5	3000	850	PT-55	122	38
39		Padrino	E.E.U.U.	1968	63	"	19	"	10	"	6	"	73	48	5000	600	PT-56	141	39
PESQUERA NACIONAL, S.A.																			
40	Acdo. # 25 de 14/Enero/66	Conanche	Panamá	1952	60	"	17	"	6.2	"	5	"	59.9	28.7	3000	400	LU-87	129	40
41	D.O. # 34 de 17/Feb./66	Del Norte 11	México	1958	60	"	19	"	9	"	6	"	77	60	3200	400	L-86	126	41
42		Del Norte 15	"	1958	60	"	19	"	9	"	6	"	64.7	43.8	3200	400	L-85	127	43
43																			
44		Irazá	México	1958	51.5	"	18.7	"	8	"	5	"	59.2	32.8	2500	400	L-82	124	44
45		Salvadoreño	"	1958	60	"	19	"	9	"	6	"	84	54	3200	400	L-83	125	45
PESQUERA RUIZ QUIROZ, S.A.																			
46	Acdo. # 384 de 24/Oct./67	Eduardito	E.E.U.U.	1960	62	"	18	"	9	"	5	"	63	24	3700	350	T-45	86	46
47	D.O. # 230 de 14/Dic./67	Fonchito	" "	1960	62	"	18	"	9	"	6	"	63	24	3700	350	T-46	85	47
48		Fedrito	" "	1960	62	"	18	"	9	"	5	"	62	24	3700	350	T-47	87	48
PESQUERA DEL TRIUNFO, S.A.																			
49	Acdo. # 253 de 16/Dic./65	San Alfredo	" "	1960	62	"	18	"	9	"	6	"	53	24	3700	350	PT-59	81	49
50	D.O. # 153 de 24/Dic./67	Sta. Elena	" "	1960	62	"	18	"	9	"	6	"	53	24	3700	350	PT-60	80	50
51		San Jorge	" "	1960	62	"	18	"	9	"	6	"	53	24	3700	350	PT-58	79	51
52		San Juan	" "	1960	62	"	18	"	9	"	6	"	53	24	3700	350	PT-61	76	52
PESQUERA DEL PACIFICO, S.A.																			
53	Acdo. # 256 de 16/Dic./65	Coatepe- que	" "	1960	62	"	18	"	9	"	6	"	53	24	3700	350	PT-64	77	53
54	D.O. # 155 de 24/Dic./65	Coatepe- que	" "	1960	62	"	18	"	9	"	6	"	53	24	3700	350	PT-62	58	54
55		Güija	" "	1960	62	"	18	"	9	"	6	"	53	24	3700	350	PT-65	36	55
56		Ilopango	" "	1960	62	"	18	"	9	"	6	"	53	24	3700	350	PT-66	35	56
57		Olonega	" "	1965	62	"	18	"	9	"	6	"	53	24	3700	350	PT-67	73	57
58		Tigre	" "	1960	62	"	18	"	9	"	6	"	53	24	3700	350	PT-63	66	58

No.	E M P R E S A	BARCO	CONSTRUI- DO	AÑO DE CONSTRUC.	ESLORA	MANCA	PUNTA	CALADO	TONELAJE BRUTO	TONELAJE NETO	C A P A C I D A D		M. TRIOLA	PATENTE	SERVICIO
											Diesel galones	Agua galones			
	PESQUERA VIDAURRE, S.A.														
59	Acdo. # 368 de 12/Dic./63	Cronotique	E.E.U.U.	1961	62 Ps.	18 Ps.	9 Ps.	6 Ps.	53	24	4000	440	PT-52	107	59
60	D.O. # 15 de 22/Enero/65	Santa Fe	" "	1961	62 "	18 "	9 "	6 "	53	24	4000	440	PT-53	106	60
61		Tecapán	" "	1961	62 "	18 "	9 "	6 "	53	24	4000	440	PT-54	105	61
	PESCA, S.A.														
62	Acdo. # 458 de 5/Dic./66	Aida	" "	1959	62 "	18.5 "	9 "	6 "	65	40	6000	440	PT-31	34	62
63	D.O. # 16 de 24/Enero/67	Brasil	" "	1960	62 "	18 "	9 "	6 "	53	24	3700	350	PT-35	62	63
64		Dolly	" "	1963	62 "	18 "	9 "	6 "	53	24	4000	440	PT-32	181	64
65		Dora	" "	1959	62 "	18 "	9 "	6 "	53	24	3700	350	PT-36	29	65
66		Jaltepeque	" "	1960	62 "	18 "	8 "	6 "	62	24	3700	350	PT-33	83	66
67		Jiquilisco	" "	1960	62 "	18 "	8 "	6 "	53	24	3700	350	PT-38	75	67
68		Lanatepec	" "	1960	62 "	18 "	9 "	6 "	63	24	3700	350	PT-41	82	68
69		Malis	" "	1963	62 "	18 "	8 "	6 "	53	24	3700	350	PT-39	33	69
70		Nachito	" "	1960	62 "	18 "	8 "	6 "	53	24	3700	350	PT-30	57	70
71		Rosaoli	" "	1959	68 "	18.5 "	9 "	6 "	65	40	6000	440	PT-40	31	71
72		Sonia	" "	1959	62 "	18 "	9 "	6 "	53	24	3700	350	PT-37	32	72
73		Tazumal	" "	1960	62 "	18 "	8 "	6 "	63	24	3700	350	PT-34	84	73
<p>LAS FUENTES DE INFORMACION PARA ELABORAR EL PRESENTE CUADRO, HAN SIDO, LA SECCION DE PESCA Y CAZA MARITIMA DE LA DIRECCION DE INDUSTRIA DEL MINISTERIO DE ECONOMIA, Y EL TRABAJO DENOMINADO FLOTA PESQUERA INDUSTRIAL DE EL SALVADOR DEL DOCTOR I. L. GONZALEZ LOPEZ, ECONOMISTA DEL PROYECTO REGIONAL DE DESARROLLO PESQUERO EN CENTRO AMERICA, EN COLABORACION DEL SEÑOR CARLOS A. FUENTES, JEFE DE LA SECCION DE PESCA MENCIONADA Y OTRAS PERSONAS.</p>															

CUADRO No. 3

VARIACIONES EN EL NUMERO MEDIO DE LAS COMPAÑIAS  
Y EMBARCACIONES EN OPERACION, ASI COMO DE LOS  
VIAJES, DIAS PESCANDO Y LANCES HECHOS POR ESTAS  
EMBARCACIONES

ANOS	NUMERO MEDIO DE COMPAÑIAS EN OPERACION	NUMERO MEDIO DE EMBARCACIONES EN OPERACION	NUMERO TOTAL DE VIAJES EFECTUADOS	NUMERO TOTAL DE DIAS PESCANDO	NUMERO TOTAL DE LANCES
1958	5	14	<u>1/</u>	2.135	<u>1/</u>
1959	6	16	627	3.012	23.929
1960	14	53	1.928	12.015	75.951
1961	16	63	2.153	15.297	85.689
1962	16	65	1.194	16.304	91.062
1963	15	64	1.704	18.068	91.023
1964	15	67	1.717	19.373	89.936
1965	15	65	1.787	18.937	77.603
1966	14	68	1.886	19.837	94.547

FUENTE: Sección de Pesca y Caza Marítima  
del Ministerio de Economía.

1/ No hubo datos disponibles.



CUADRO No. 4

VARIACIONES EN EL PROMEDIO DE VIAJES Y DIAS  
PESCANDO AL MES POR EMBARCACION, DIAS PES  
CANDO POR VIAJE Y EN LOS LANCES POR DIA

AÑOS	PROMEDIO DE VIAJES AL MES POR EMBAR CACION	PROMEDIO DE DIAS PESCANDO AL MES POR EMBARCACION	PROMEDIO DE DIAS PESCANDO POR VIAJES	PROMEDIO DE LANCES POR DIA DE PESCA
1958	<u>1/</u>	<u>1/</u>	<u>1/</u>	<u>1/</u>
1959	3.3	15.7	4.8	7.9
1960	3.0	18.9	6.2	6.3
1961	2.8	20.2	7.1	5.6
1962	1.5	20.9	13.7	5.6
1963	2.2	23.5	10.6	5.0
1964	2.1	24.1	11.3	4.6
1965	2.3	24.3	10.6	4.1
1966	2.3	24.3	10.5	4.8

FUENTE: Sección de Pesca y Caza Marítima  
del Ministerio de Economía.

1/ No hay datos disponibles.

CUADRO No. 5

PRODUCCION ANUAL EN MILES DE LIBRAS DE  
CAMARONES, CAMARONCILLOS, PECES Y OTROS  
PRODUCTOS MARINOS

AÑOS	C A M A R O N E S				CAMARONCILLO	TOTAL CAMARON Y CAMARONCILLO	PECES Y OTROS PRODUCTOS MARINOS
	BLANCOS	ROJOS	CAFES	TOTAL			
1958	1.179	0	0	1.179	116	1.295	1.132
1959	1.846	11	1	1.858	64	1.922	854
1960	4.468	2.243	433	7.144	663	7.807	1.351
1961	3.856	1.652	960	6.468	2.037	8.505	1.729
1962	3.485	1.212	254	4.951	3.310	8.261	2.013
1963	3.632	1.054	205	4.891	2.820	7.711	2.594
1964	3.837	834	228	4.899	2.721	7.620	3.090
1965	2.338	966	143	3.447	3.503	6.950	3.878
1966	3.497	1.090	207	4.794	5.288	10.082	3.940

FUENTE: Sección de Pesca y Caza Marítima  
del Ministerio de Economía.

## B I B L I O G R A F I A

Constituciones de Centroamérica.

Códigos de Trabajo de Centroamérica.

Códigos Civil y de Comercio de El Salvador.

Legislaciones sobre pesca de Centroamérica.  
Panamá, Argentina, Chile, Dinamarca, Estados  
Unidos Mexicanos, Perú, Países Bajos, Polon--  
nia, Reino Unido y República Arabe Siria.

Ley de Navegación y Marina.

Ley Reglamentaria de Marina.

Reglamento de Marina.

Ley de Pesca y Caza Marítima y su Reglamento.

Ley Orgánica del Servicio Consular Salvadoreño.

Ley de Fomento Industrial.

Ley de Impuesto sobre Exportación de Camarón.

Protocolo al Convenio Centroamericano sobre  
Equiparación de Gravámenes a la Importación.

Tarifas de Arbitrios Municipales del Puerto  
El Triunfo, La Unión, Acajutla, La Libertad,  
Jujutla y Jiquilisco.

Proyectos de Códigos Marítimo y Portuario.

Estatutos del Sindicato de la Industria Pes-  
quera y de la Asociación Pesquera de El Sal-  
vador.

Nueva Enciclopedia Temática Tomos I-II.

Volúmenes del I al VI de los documentos ofi-  
ciales de la Conferencia de las Naciones Uni-  
das sobre el Derecho del Mar.

Manual de Aguas Estancadas.

(Dr. Swingle)

- Consideraciones sobre el Principio Constitucional relativo al Zócalo Continental y al Mar Territorial. (Dr. Alfredo Martínez Moreno)
- Exploraciones y Aventuras en Honduras. (William V. Wells)
- Derecho del Mar. (Renato Ozores)
- Recopilación de documentos oficiales sobre el Golfo de Fonseca y el Tratado Bryan-Chamorro. (Ministerio de Relaciones Exteriores)
- La Industria de la Pesca. (Fernando Jiménez de Cisneros)
- Acuicultura Continental. (Luis Pardo)
- La Pesca Oceánica. (Francis T. Crhisty Jr. y Anthony Scott)
- Zoología. (F. Villeneuve y Ch. Désiré)
- Plataforma Continental y los Problemas Jurídicos del Mar. (Dr. Humberto López Villamil)
- Derecho Internacional Público. (Manuel J. Sierra)
- Compendio de Derecho Marítimo. (Georges Ripert)
- Actas y documentos de la III Reunión del Consejo Interamericano de Jurisconsultos.
- Convenio para unificar las leyes protectoras de obreros y trabajadores en Centro América.
- Informe de la Conferencia Internacional del Trabajo "Condiciones de Trabajo de los Pescadores."
- Informes de la Comisión Interamericana del Atún Tropical.
- Los Recursos Comerciales Pesqueros de El Salvador (Reporte preliminar). (Leroy S. Crhistey y Charles B. Wade)
- Boletín de Pesca del Ministerio de Economía sobre la Pesquería de Camarones y los Recursos Camaroneros de El Salvador. (Basado en el trabajo de Robert W. Ellis).