



## “CÁMARA MARÍTIMA DE COLOMBIA: CONCIENCIA Y EXPRESIÓN MATERIAL”

Coronel de IM (RA) Julio César Carranza Alfonso

Colombia es un país marítimo por naturaleza: esta es una afirmación que sólo se comprueba en los mapas y en los análisis estratégicos de quienes no viven en nuestro territorio y que además envidian su posición geográfica, vital para un desarrollo económico y social. A casi doscientos años de ser una nación libre, Colombia ha vivido a espaldas de los dos mares que la bañan y desconociendo el potencial económico que tiene en ellos. Nada más desalentador y errado en el proceder de sus gobernantes pasados y recientes. Pero estas líneas no buscan demostrar lo ya evidente de la lastimosa realidad; son un grano de arena más en la tenaz tarea de hacer despertar la conciencia marítima de la Nación y de sus dirigentes, tanto políticos como empresariales.

Sobre hechos notorios como los anteriormente mencionados: la naturaleza marítima del país y la ciega, por demás absurda actitud de la dirigencia nacional para aceptarla y hacerla útil, como ciudadanos del común seguimos insistiendo en buscar caminos que lleven a conseguir los beneficios que por dicha condición natural existen potencialmente. Por esto, hoy se expresa una idea que sin ser de nuestra autoría, recientemente ha aflorado en boca de personas conocedoras del tema y que hoy nos permitimos hacer pública: la creación de la “cámara marítima de Colombia”. Es esta una idea resultante del último Foro sobre el Transporte Marítimo y la suerte de la Marina Mercante Colombiana, la que existió y la que puede existir, que la Dirección General Marítima DIMAR realizó en el pasado mes de marzo del presente año, idea que se fundamenta en el principio de solidaridad, de agremiación y de unir esfuerzos para encausar en una sola dirección todo lo relativo a la industria marítima y sus derivadas desde el punto de vista privado. Podemos decir que no es novedosa en el ámbito regional ya que

solo es necesario dar una mirada a algunos de nuestros vecinos que aprovechando su condición marítima (Panamá, Chile y Ecuador, entre otros) tienen sendas organizaciones que lideran tal actividad en sus respectivas estructuras económicas.

Justificar, preparar y desarrollar un proyecto como el que estamos hoy proponiendo posiblemente tenga muchos contradictores y altos costos sociales, políticos, en intereses particulares económicos, así como de poder regional y nacional. Sabemos que no es fácil; que conlleva a cambiar una actitud desafortunadamente muy arraigada: el de sentirnos un país andino, el de no saber que tenemos más de tres mil kilómetros de costas sobre dos mares, zonas marítimas en cantidad igual o mayor que el mismo territorio continental y toda una riqueza en ellos sin explotar, además sin hacerla útil para nuestra economía; que las empresas nacionales de la industria marítima que existen actualmente desarrollan su razón social aisladamente, sin proyección futura y sin aunar objetivos para provecho de la nación entera. Y es sobre todo la actitud egocentrista de quienes trabajan en el medio que se debe cambiar por una de cooperación, de gremio, de unión, para hacer entender a los demás sectores de la economía nacional que el marítimo tiene mucho valor y que quienes se decidan





apoyarlo, llevarán al Estado Colombiano por un rumbo de desarrollo seguro y prometedor.

La idea de agrupar todas las empresas y actividades profesionales privadas relacionadas con la industria marítima bajo la dirección de una organización del mismo carácter como lo sería la "cámara marítima" busca esencialmente aunar el potencial existente en el país relacionado con ella, actuando como guía de un gremio unido, con objetivos comunes, con parámetros coadyuvantes en sus decisiones, que junto con las organizaciones estatales aprovechen unos y otros el factor humano conocedor del sector, así como las iniciativas y acciones que harían de Colombia un país realmente marítimo por excelencia, promoviendo y haciendo realidad medidas y tareas conducentes a elevar la productividad del mismo. Hoy día encontramos un elevado inventario de entidades gubernamentales nacionales y regionales, así como de normas y documentos relativos al tema marítimo; con la "Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros PNOEC", documento que fija los derroteros del gobierno sobre la materia, pasando por los programas académicos relacionados que en varias instituciones se están desarrollando, vistos de manera individual se obtiene una elevada resultante que a la hora de la verdad no muestra resultados fructíferos por no tener una meta común que los incentive y los haga sentir fuertes, ni mucho menos lograr hacer cambiar un poquito la conciencia nacional respecto de los océanos.

Además del público, en el campo privado existen muchos subsectores que teóricamente forman parte del sector marítimo y que actúan de manera no coordinada y sin metas concertadas. Uno de los grandes apartes de la industria es el transporte marítimo; al revisar las empresas particulares registradas que trabajan dentro de este campo se obtiene un inventario halagador pero no satisfactorio que haga sentir a la industria marítima y sus derivadas como factor fundamental en la economía nacional. Un recuento de empresas registradas en DIMAR nos da el siguiente resultado total: En empresas nacionales habilitadas y con permiso de opera-

ción de transporte marítimo de cabotaje de carga y pasajeros: ciento cinco (105); de transporte marítimo internacional: diez (10); de transporte marítimo internacional y de cabotaje de carga y pasajeros: treinta y cinco (35); no operadoras de naves con operación de transporte marítimo internacional: treinta y ocho (38); de transporte marítimo turístico de cabotaje: dos (2); de transporte marítimo turístico internacional y de cabotaje: una (1); empresas extranjeras habilitadas y con permiso de operación de transporte marítimo internacional de carga y de pasajeros: ochenta y una (81); extranjeras no operadoras de naves en transporte internacional: dieciséis (16); en transporte marítimo turístico internacional: dieciséis (16). A la anterior relación debemos agregar las empresas que conforman el actual sistema portuario que comprende 122 instalaciones, de las cuales 5 corresponden a Sociedades Portuarias Regionales, 9 a Sociedades Portuarias de Servicio Público, 7 a Sociedades Portuarias Privadas de Servicio Privado, 44 a Muelles Homologados, 10 a embarcaderos o muelles de cabotaje para naves menores y 47 a otras facilidades portuarias que operan en el país y que a nuestro entender manejan tal actividad bajo las normas establecidas por el gobierno, además del listado de operadores portuarios que complementan su actividad, y de otro gran número de empresas y profesiones afines complementarias.

Finalmente, a falta de espacio y como corolario en este corto escrito, queremos invitar a analizar la idea propuesta de crear la "cámara marítima de Colombia", con base en una adecuada ambientación de todos los entes empresariales y profesionales que existen en el país relacionados con el sector, para que bajo un criterio de interés nacional, poniendo el esfuerzo privado de manera armoniosa, y como dicen los expertos constituya otro verdadero componente o eje que lleve al país a "*dar respuesta al desafío de los mares, junto con la Política Marítima, un referente jurídico global y la articulación eficiente de las estructuras administrativas con competencias marítimas*"