



OPINIÓN

Por: Vicealmirante (Ra) Jaime Jaramillo Gómez.

Imagen: Y Colombia que? *Por:* Jairo Munard

EL MAR COMO MOTOR DE DESARROLLO EN COLOMBIA

Este tema tan estudiado y tan controvertido por diferentes actores de la vida nacional, desde poetas hasta economistas, pasando por connotados marinos y especialistas, nos deja sin lugar a dudas, un sabor amargo por el poco interés que ha despertado a lo largo de los años entre la clase dirigente del país, tanto gremial, empresarial como política y pese a coincidir todos, en foros, congresos y hasta en Consejos de Ministros, poco o nada se avanza para reconocer el potencial del país y la necesidad de generar una política de Estado que le dé el impulso y la importancia dentro del Plan de Desarrollo de cada cuatrienio presidencial y se cree el Ministerio del Mar o una Ley Marco para volcar la economía hacia los dos litorales y enfrentar retos de verdadera significación dentro de la globalización.

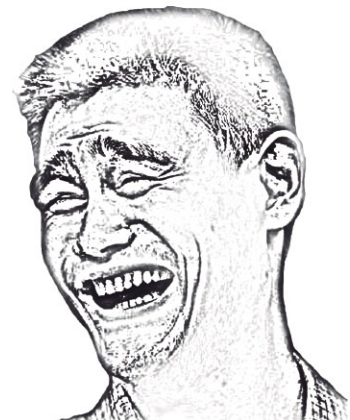
Se dejaron pasar en su momento oportunidades únicas que ya no se pueden recuperar, tal y como fue la pérdida de la Flota Mercante Grancolombiana, por no adelantarnos y mirar el futuro con mayor objetividad para aprove-

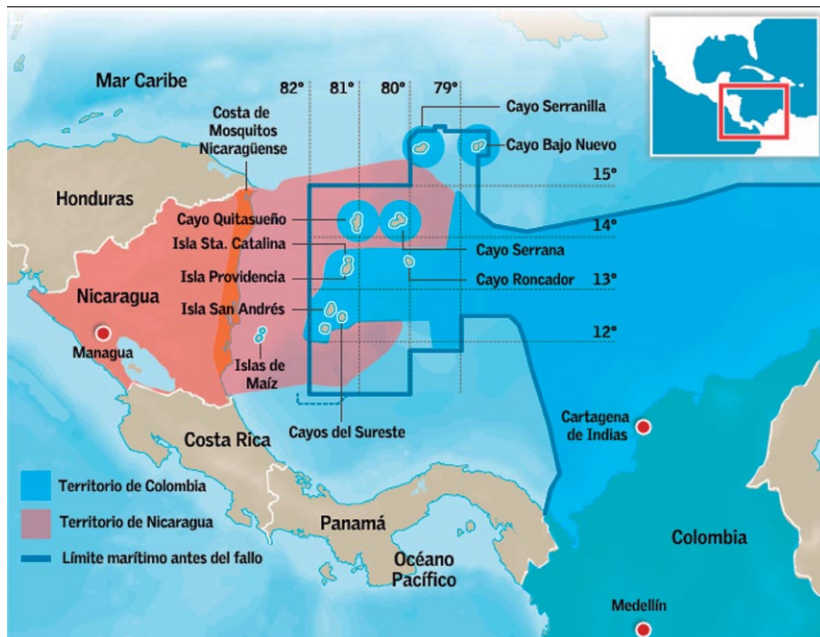
char ventajas y mantener el Poder Marítimo, - conformado por el poder naval militar y el poder mercante- en la región. La poca visión para emprender obras de importancia y no haber construido un canal interoceánico. Se nos adelantó Panamá con su ensanche y ahora Nicaragua con su proyecto que cambiará la geopolítica de El Caribe, de hacer otro canal en asocio con el gobierno chino. El pésimo manejo que se le dio al problema limítrofe con Nicaragua que nos llevó a perder más de 75.000 Kilómetros cuadrados de aguas jurisdiccionales, el congelamiento por décadas de las negociaciones con Venezuela para arreglar definitivamente el problema limítrofe en el Golfo de Coquivacoa, la falta de decisión para la limitación de la frontera marítima con el Ecuador en el Pacífico y como si fuera poco, la infraestructura complementaria de los puertos está en un atraso inconcebible, gracias a la miopía de varios gobiernos que por un lado adelantaron gestiones para firmar Tratados de Libre Comercio, sin contar el país con la adecuada infraestructura para responder a tamaños desafíos, es decir, “ensillaron antes de traer las bestias”; la

Imagen: Bajamar, uno de los barrios deprimidos de Buenaventura que sufre la violencia de mafias. Tomadas de: www.dw.de/ Montaje: Jairo Munard



**¿Y A QUIÉN
LE IMPORTA?**





¿Y A QUIÉN LE IMPORTA?



Imagen: Las nuevas fronteras marítimas tras litigio entre Colombia y Nicaragua. Tomada de: www.emol.com/ Montaje: Jairo Munard

cadena de transporte no se actualiza ni se moderniza con líneas de ferrocarril de trocha ancha que comuniquen los centros de producción con los puertos y se pretende lograr ser competitivos llevando la carga por carreteras no aptas para un tráfico pesado y constante de mercancías en doble vía.

En materia de pesca, dejamos que países vecinos como Ecuador, Perú, Nicaragua, Guatemala, Honduras o Panamá y países asiáticos, aprovechen nuestras reservas y se beneficien económicamente de la riqueza ictiológica colombiana, como por ejemplo, del atún de aleta amarilla trans zonal. Otros países, más avezados como Japón, Corea, China, etc..., llegan y saquean nuestros mares sin que ejerzamos soberanía y apliquemos leyes severas para castigar sus aventuras en nuestras aguas, pues no contamos con los presupuestos ni las unidades de superficie necesarias para cubrir nuestro extenso espacio marítimo.

Se nos presentó la oportunidad de hacer extensiva nuestra presencia por proyección a la Antártida a partir de Malpelo para establecer en el gélido continente austral, una base de experimentación científica y poder interactuar con otros países en proyectos de gran significación e importancia para la humanidad y la preservación del planeta, y a ello le restamos toda importancia, perdiendo así presencia y liderazgo en tan significativa empresa.

La industria naval nuestra, es una prometedora pero incipiente actividad que se encuentra muy limitada frente a otras del continente como Brasil, Chile, Perú o Panamá; para no compararnos con Canadá y Estados Unidos. Co-

lombia con seis posiciones de varada y 3.600 toneladas de capacidad de Levante, está muy lejos de competir con Brasil que posee 12.000 toneladas de capacidad de Levante y muchas más posiciones de Varada y construye en la actualidad 11 astilleros en asocio con ocho compañías Gallegas, otro tanto podemos hablar de Chile.

La Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial – COTECMAR - a cargo de la Armada Nacional, no hace aún una presencia contundente en la órbita de la industria naval latinoamericana y se requiere de mucho mayor apoyo y esfuerzo por parte del Estado para que pueda competir significativamente a nivel continental y aprovechar el mercado que se tiene en la región.

Los puertos como el de Buenaventura, por donde se mueve el 60% de la carga de entrada y salida al país, adolece de graves problemas técnicos para su operación, su capacidad se hace cada vez menos atractiva para el tráfico que maneja y el problema social de la ciudad ha creado un clima de inseguridad inmanejable para las autoridades e insostenible para el gobierno que asume el asunto con medidas de choque pero sin soluciones de fondo. A lo anterior, hay que sumarle el problema de vías de acceso, el dragado anual de mantenimiento por la sedimentación del Dagua, la señalización y el control y vigilancia para impedir el tráfico de estupefacientes que se ha convertido para este puerto, en un problema de corrupción y crimen, de bandas organizadas y dominios territoriales y los altos costos para las navieras, etc...

Tumaco, el segundo puerto colombiano en el Litoral Pacífico, es una bomba de tiempo en lo social y es un campo de combate entre todos los grupos ilegales que se pelean su presencia en la zona para dinamizar su economía subterránea, ello ha llevado a este puerto a convertirse un polo de problemas para el desarrollo de la zona junto con poblaciones como Llorente, que funge como sede de una bolsa de valores de lo ilícito para toda la región.

Entre tanto, se sigue en discusiones bizantinas para definir la construcción de un puerto moderno en el Pacífico, en la mejor bahía del hemisferio occidental (Bahía Málaga), o en Tribugá, para que Colombia pueda dinamizar su economía y ser competitiva en función de su participación del grupo de países del Pacto del Pacífico, algo verdaderamente absurdo y que no tiene justificación ninguna al no haberse iniciado su construcción, toda vez que se cuenta con todos los estudios previos para tal fin. En El Caribe, aunque contamos con una infraestructura portuaria más desarrollada, se tienen problemas ambientales aún insolubles y de gran impacto y así como en el Pacífico, la pesca sigue siendo de muy poca importancia dentro de su participación en el PIB de los Departamentos costeros y aún menos en el de la Nación.

La exploración y explotación petrolera y gasífera está apenas en ciernes y existe una extensión considerable de zona económica exclusiva que potencialmente representa un nicho muy atractivo para la industria energética petrolera, sin embargo existen muchos factores de riesgo para los inversionistas en estas áreas, que no permiten su desarrollo a plenitud.

El sector turístico solo presenta avances en El Caribe, concentrado en las ciudades de Cartagena y Santa Marta, presentando escenarios naturales maravillosos en el Departamento de la Guajira, sin que hasta la fecha los gobiernos se hayan preocupado por impulsar y generar desarrollo de la industria turística apoyando esta con infraestructura vial y de servicios públicos para la inversión en hotelería y servicios complementarios.

Otro aspecto que se consideraría en cualquier país como lugar estratégico para la localización de la industria pesada, que le beneficiaría para su comercio exterior, sería su establecimiento en las costas de los dos litorales. Colombia con costas en los dos océanos, es considerada la puerta de entrada a sur américa y debería haber realizado hace mucho tiempo un plan de reubicación de su parque industrial hacia sus costas; sin embargo, hoy se siguen creando y estableciendo industrias en ciudades como Bogotá y Medellín y sus áreas metropolitanas a distancias considerables de las costas Caribe y Pacífica, esto no tiene explicación lógica, distinta a la del poder ejercido por los intereses políticos y económicos regionales sin pensar en los beneficios que le representaría al país el establecer sus industrias en ciudades como Buenaventura, Barranquilla, Valledupar, Riohacha, Montería o Sincelejo, lo cual aportaría en gran medida al desarrollo de las regiones con beneficio directo para los industriales e inversionistas. La industria nacional se tornaría competitiva y la infraestructura vial se podría dedicar al desarrollo del turismo y del transporte liviano, el costo de mantenimiento bajaría sustancialmente y mejorarían los márgenes de utilidad de productos de exportación pues los fletes terrestres, los

Imagen: Yamauri, embarcaciones de banderas de Costa Rica, Honduras, Nicaragua y Ecuador en las que se movilizaban 60 extranjeros, con 14 toneladas de pesca ilegal. Tomada de: <http://voxpopuli.net/> Montaje: Jairo Munard

¿Y A QUIÉN LE IMPORTA?





¿Y A QUIÉN LE IMPORTA?



Imagen: Definición de los determinantes ambientales para la zona costera del departamento de Córdoba, Caribe colombiano Tomada de: www.invemmar.org.co/ Montaje: Jairo Munard

seguros, los tiempos de entrega y los riesgos, se bajarían sustancialmente dinamizando la economía.

Pero el país sigue de espaldas a sus mares e ignorando su potencial, más del 80% de la población colombiana no conoce el Pacífico, no sabe qué ciudades o poblaciones alberga su litoral, cuál es su potencial y mueren en esas condiciones. Su riqueza cultural representada en música, danzas, artesanías, gastronomía y costumbres ancestrales, mezcla de lo indígena con lo africano, raras veces sale para ser admirada en el interior del país y se torna en algo exótico, el hecho que logre alcanzar traspasar las fronteras patrias.

Entre tanto, la economía subterránea, aquella alimentada por el narcotráfico, el contrabando, el comercio clandestino de armas y de personas, llena espacios estratégicos en puertos y zonas costeras propicias para la navegación y utilización de rutas marítimas, haciendo un gravísimo daño al país y generando una pésima imagen internacional.

El mar entonces, como motor de desarrollo en Colombia, es aún un sueño lejos de ser realidad, posee un gran potencial en muchos aspectos como los que hemos enunciado en estas líneas y aún en otros que no hemos abordado, como el aprovechamiento de recursos mineros, de investigación en ciencias marinas, oceanográficas y su aplicación tecnológica, alimentaria, farmacéutica, geológica, energética, etc...

¿Qué hacer para lograr interesar al gobierno central, congresistas, gremios, científicos, transportadores, hoteleros, inversionistas nacionales y extranjeros, para que piensen en las bondades y privilegios de rediseñar el concepto de desarrollo económico, cuando se han firmado decenas de Tratados de Libre Comercio y seguimos de espaldas a los dos océanos?

Pensemos en el Ministerio del Mar, no como otro bastión político para engrosar las filas de la burocracia estatal, pensémoslo como motor del desarrollo del país, que creando sinergias con Ministerios como el de Comercio y Turismo, Medio Ambiente, Hacienda, Agricultura y Defensa; pueden cambiar el derrotero económico de la nación. Contamos con un capital humano altamente preparado y conocedor del potencial marítimo que tenemos, pero en toda la historia de nuestra Armada, las generaciones de marinos especialistas en los diferentes ramos que ofrece la carrera naval, jamás los gobiernos los han aprovechado y se han perdido generaciones de expertos que pudieron aportar al desarrollo del país, lo que otras profesiones no pueden, si del mar se trata.

Dejamos sembrada esta inquietud, con la esperanza que alguien de la dirigencia del país, con visión de futuro, la recoja y la impulse para bien de las nuevas generaciones de colombianos.