

*Primero estaba el mar, todo
estaba oscuro. No había ni
luna, ni gente, ni animales,
ni plantas. El mar estaba
en todas partes, el mar era
la madre.*

mitología kogui



Año II No. 4
Noviembre 2004

LA TIMONERA



CAJA PROMOTORA DE VIVIENDA MILITAR

SEÑOR AFILIADO TENGA EN CUENTA



QUE LOS MISMOS VALORES
QUE COMPROMETE
EN LA PROMESA DE COMPRAVENTA
DEBEN IR EN LA ESCRITURA PUBLICA
A FAVOR DEL AFILIADO.

RECUERDE

INCLUIR
EN LA ESCRITURA DE COMPRA
LA PROHIBICIÓN DE NO VENDER
EL INMUEBLE DURANTE 2 AÑOS.



REGIONAL 5

RECORDOS DE SAN ANDRES



**BONO
DE
DESCUENTO
\$2'500.000**



Funza (Cundinamarca)

Ubicación: Calle 15 No 19-36

Tipo de vivienda: Apartamentos

Área: 56.00 M2

Gastos de escrituración: Incluidos

Programa arquitectónico: Sala-comedor, cocina,
1 baño, 3 alcobas

\$ 28'500.000

INCOAS LTDA.

ZONA 5 MUNICIPIOS ALEDAÑOS

Dirección: Calle 15 No. 19-36 Funza
Teléfonos: Ind: 091/ 4150028 -4159828 -4213623

E-mail: jmnp@multinet.co

VIGENCIA JUNIO DE 2004



LA TIMONERA



Director Editorial
JORGE ORJUELA PÉREZ
Asesor Editorial
RICARDO GARCÍA BERNAL

LIGA MARÍTIMA DE COLOMBIA

Consejo Directivo:

Presidente Guidberto Barona Silva
Vicepresidente Ferez Sahid Castaño
Vocales Carlos A. Aguilar Ramirez
 Luis V. Abella Díaz
 Enrique Díaz Zambrano
 Jorge Lara Herrera
 Eduardo Ordóñez Wills

Suplentes Héctor Riveros Valero
 Guillermo Páez Sánchez
 Ernesto Cajiao Gómez
 Gustavo Rojas Casadiego
 David Salas Prieto
 Alberto Martínez Barboza

Logística Mónica Muñoz Benavides

Calle 125 No. 27-89 Of: 406
 Teléfono: 637 22 18 Fax: 637 22 29
 e mail: limcol@hotmail.com
 Portal: www.limcol.org

Impresión

Editorial Carrera 7a. Ltda. Tel.: 268 4439

EDITORIAL

La Liga Marítima de Colombia celebra su V aniversario este 19 de noviembre, fecha para la que hemos querido entregar una edición extraordinaria de la Revista "LA TIMONERA", que en adelante se publicará anualmente.

Quisiéramos destacar en esta ocasión la realización, en días pasados, del Congreso Nacional de Desarrollo Marítimo y Costero 2004, por iniciativa de la Comisión Colombiana del Océano, evento que por primera vez congregó a toda la comunidad marítima nacional para estudiar, en sus diferentes facetas y con enfoque integral, la forma en que las actividades marítimas contribuyen al desarrollo y al crecimiento nacional.

En primer lugar merece mención especial el interés demostrado por los señores vicepresidente de la República doctor Francisco Santos Calderón, almirante Mauricio Soto Gómez Comandante de la Armada Nacional y vicealmirante Humberto Pineda Gallo Director Marítimo, quienes estuvieron al tanto de la organización del certamen, ofreciendo su valioso aporte, haciendo activa presencia durante el Congreso y, en particular, durante la sesión de clausura para el análisis de las conclusiones y las recomendaciones.

Uno de los foros desarrollados durante el Congreso con mayores implicaciones en el desarrollo futuro de nuestros mares fue el destinado al estudio de los tópicos de Comercio Exterior, Transporte Marítimo, Marina Mercante y Puertos, en el que participó la Liga con una ponencia sobre "Situación actual y perspectivas de la marina mercante nacional". En otros frentes del Congreso fue grato atender las interesantes intervenciones de los capitanes de navío Enrique Román Bazurto y Ricardo García Bernal en el campo de la historia naval, y del capitán de navío Jaime Sánchez Cortés en el área del transporte marítimo frente al Tratado de libre comercio. Además de otras importantes ponencias como la ley de costas española, historia y geopolítica del caribe en el desarrollo colombiano del embajador Alfonso Múnera. También fue importante conocer el avance en la eficiencia operacional y la seguridad del los puertos desde que su administración se confió a las Sociedades Portuarias Regionales establecida mediante la ley primera / 1991.

Grato es reconocer la labor de los organizadores del Congreso, capitanes de navío Mario Palacios, Secretario Ejecutivo de la CCO y Rafael Steer, coordinador general del evento así como de todo el personal que participó en su organización. Queremos señalar la necesidad de continuar este tipo de iniciativas anualmente y mantener un seguimiento a las conclusiones y recomendaciones presentadas en el curso de la ceremonia de clausura y a las memorias para la comunidad marítima colombiana.

COLOMBIA FRENTE A LOS CAMBIOS AMBIENTALES

Por José Guillermo Páez Sánchez- Ingeniero oceánico



Augusto Renoir: *Remeros en Chatou* (1879).

Para comprender mejor la repercusión que los cambios ambientales antropógenos han tenido sobre nuestro planeta es necesario evaluar la magnitud del crecimiento demográfico. Teniendo en cuenta que en 1830 la población mundial era de apenas mil millones de habitantes, no debe sorprendernos que un siglo más tarde, en 1930, ya se había duplicado a dos mil millones y para el año 2000 la población mundial ya había sobrepasado los 7000 millones, con el 50 % de habitantes concentrado en las grandes magápolis. Las ciudades generan enormes cantidades de desechos sólidos, líquidos y gaseosos que generan problemas de contaminación del agua, del aire y del suelo, los cuales pueden ocasionar trastornos sanitarios para la población. La movilización de productos químicos en el agua, el suelo y la atmósfera es otro motivo de seria preocupación ambiental. Actualmente se conocen más de 11 millones de sustancias químicas y 70.000 de ellas tienen uso general. Desgraciadamente sólo se dispone de los correspondientes datos sobre los efectos toxicológicos y ambientales de un pequeño número de ellas. La verdad es que aún no se cuenta con indicadores ambientales precisos y de lo que se dispone entonces es de estimaciones aproximadas. De cualquier manera las señales son terriblemente inquietantes.

Se ha calculado que cada segundo el planeta Tierra pierde 1000 toneladas de tierra vegetal y 3000 metros cuadrados de bosque en el mundo. Otros 2000 metros cuadrados de tierra cultivable se convierten en desierto. Mil toneladas de gases no deseados se liberan a la atmósfera, y se producen 1000 toneladas de desechos

sólidos y líquidos. Por otra parte alrededor de 100 especies vivas son exterminadas y desaparecen diariamente. La desertificación, la erosión, la urbanización han reducido en forma drástica la cantidad de tierra cultivable. Esta se ha reducido de 0.24 a en 1995 a 0.13 ha en la actualidad. El crecimiento demográfico y la necesidad de elevar el nivel de vida de la población están modificando el uso de la tierra y el uso del suelo. Los problemas químicos y la escasez de agua afectan a más del 50% de los suelos, dejando sólo el 11% sin limitaciones para la agricultura.

El mundo de los negocios ha comenzado a responder a las influencias medioambientales estableciendo sistemas de gestión. La comprensión de las relaciones entre las actividades antrópicas y el medio ambiente ha mostrado avances significativos durante los últimos diez años, ya que se llegó a demostrar que el deterioro se estaba acelerando hasta hacerse permanente. Por esta razón el medio ambiente se constituyó en tema prioritario en todo tipo de instituciones, especialmente las educativas, de ahí que los actuales estudiantes en pocos años se convierten en clientes, vecinos y empleados con grandes expectativas sobre la conducta medioambiental de todo tipo de organización. Por otra parte, el medio ambiente de las zonas rurales tiende a dañarse por la introducción de cultivos comerciales, pues la migración de los campesinos hacia las ciudades estimula el abandono de las prácticas agrícolas ecológicamente racionales, como las que se llevan a cabo con irrigación, los cultivos en bancales y la rotación y suplantación de cultivos.

La declaración hecha en la conferencia de las Naciones Unidas sobre el medio humano que tuvo lugar entre el 5 y el 16 de junio de 1972 en Estocolmo, proclamó que la defensa y la mejoría del medio ambiente para las generaciones presentes y futuras constituyen un objetivo urgente de la humanidad. Esta conferencia estableció siete principios y reconoció 26 enunciados del hombre y del estado para que los dos reconozcan y colaboren en la protección del medio ambiente. En 1975 se adoptó por unanimidad de los asistentes la llamada carta de Belgrado, con la que se dieron directrices para la educación ambiental. En dicha carta se propone un nuevo concepto de desarrollo que tenga en cuenta la pluralidad de sociedades y el equilibrio y la armonía entre la humanidad y el medio.

Se pide la erradicación de las causas básicas de la pobreza, el hambre, el analfabetismo, la contaminación, la explotación y la dominación. Se fijaron como metas "mejorar las relaciones ecológicas, incluyendo las del hombre con la naturaleza y las de los hombres entre sí". Allí se dieron los principios de orientación de los programas ambientales y se fijaron los objetivos y las metas de educación ambiental. En 1977 tuvo lugar la Declaración de la Conferencia de Tbilisi sobre educación ambiental mediante la cual se hace un llamamiento a los Estados Miembros de la ONU, se invita a las autoridades, se insta a los Estados miembros y a la comunidad internacional a colaborar y a intercambiar experiencias de reflexión, investigación e innovación con respecto a la educación ambiental.

El Organismo Internacional para la Vigilancia del Ambiente (OIEA) tiene a su cargo el análisis de los contaminantes radioactivos en el medio ambiente y los alimentos; la observación de la radiactividad ambiental para la vigilancia y el cumplimiento de los procedimientos autorizados; el análisis de contaminantes no radioactivos tales como metales tóxicos y compuestos orgánicos clorados así como plaguicidas dispuestos en el aire, el agua, el suelo y la biota mediante técnicas analíticas nucleares y conexas; estudios sobre el transporte de contaminación por aire y agua; además del análisis y evaluación de la seguridad de instalaciones y establecimientos nucleares.

La comunidad internacional ha identificado dos indicadores básicos que forman parte de la obligación de un país para la protección del ambiente: la participación en acuerdos importantes y la diseminación de información acerca del ambiente. Uno de los tratados más recientes es el convenio sobre el control del

movimiento de desperdicios peligrosos y su eliminación más allá de las fronteras, adoptado en Basilea, Suiza, en marzo de 1989 y firmado por 43 países. El convenio de Viena para protección de la capa de ozono fue firmado, aprobado y ratificado por 58 países incluyendo la Unión Europea, habiendo entrado en vigor el 22 de septiembre de 1988. El 22 de enero de 1990, 54 países y la Comunidad Europea habían ratificado, aceptado y aprobado el Protocolo de Montreal para controlar sustancias que agotan la capa de ozono. Este protocolo entró en vigor el 1 de enero de 1989 y en él se demanda la reducción del 50% en la producción de productos fluorocarbonados con plazo hasta 1999.



Jan van de Capelle; Fátima oficial saludada por la flota nacional.

En la Cumbre de la Tierra, celebrada en Río de Janeiro en el mes de junio de 1992, la comunidad internacional elaboró y acordó un Plan de Acción, conocido como Programa 21, que abordó muchos de los problemas apremiantes del mundo y propone una serie determinada de medidas interrelacionadas que deben estar cumpliendo todos los países firmantes de la Declaración del Río el Medio Ambiente y el Desarrollo, incluyendo el concepto amplio de desarrollo sostenible. Este concepto proviene de la convicción de que el nivel de vida básico de la población mundial se puede elevar sin agotar innecesariamente los recursos finitos existentes en el planeta ni seguir degradando el medio ambiente. Hace una generación el concepto de calidad ambiental era poco conocido. Hoy en día vivimos una época de gran concienciación medioambiental, fomentada por los grupos de interés, y los medios de comunicación.

EL MAR COLOMBIANO*Almirante Guidberto Barona Silva*

El Mar es primordialmente un medio de comunicación y como tal es elemento básico y fundamental para el desarrollo de las naciones y la evolución del mundo. Es fuente inagotable de alimentos constituyéndose en un eslabón vital de la cadena que da continuidad a la vida en la tierra. Con el crecimiento inusitado de las poblaciones adquiere un lugar importantísimo como medio de sustento para la humanidad. Pero además, es un inmenso depósito de recursos no renovables no aprovechado adecuadamente.

Los espacios oceánicos han sido sometidos a normas universales que rigen todas las actividades y la conducta de los estados ribereños y archipiélagos. Por estas razones la **ONU** convocó dos conferencias mundiales en 1958 y 1960 que no llenaron las expectativas de la comunidad internacional. Convocó entonces la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar, que se inició en Caracas en 1974 y continuó en periodos sucesivos en Ginebra, Nueva York y Jamaica donde finalmente se firmó la Convención del Mar en 1982. Estuvo Colombia a lo largo de esta conferencia representada por un equipo de eminentes internacionalistas que contribuyeron positivamente a la estructura del documento final y defendieron los intereses marítimos del país, todo esto en desarrollo de una Política de Estado como antes no había sucedido.

En 1978 se promulgó la Ley 10, llamada Ley del Mar, que estableció las áreas de jurisdicción marítima, adelantándose así a la Convención de 1982, pero

siguiendo sus lineamientos planteados hasta esa fecha. Durante casi 30 años, continuando la misma política antes señalada, delimitó de acuerdo con la Ley 10 de 1978 nuestras áreas marinas y submarinas con los países limítrofes del Pacífico y del Caribe, que le dieron al Estado colombiano unos territorios marítimos de jurisdicción, con una extensión aproximada de 900.000 kilómetros cuadrados, es decir el equivalente al 75% del territorio continental.

Surge entonces un interrogante: ¿Queda inconclusa una labor vital para el país?

La Convención del Mar de 1982 que Colombia firmó no ha sido ratificada. El transporte marítimo está en manos de compañías navieras extranjeras. La pesca es realizada mayormente por pesqueros foráneos. La plataforma continental inexplorada. De toda la actividad exportadora e importadora del comercio exterior colombiano, el transporte es un sector importante y, de este, el marítimo es el componente que realiza los trayectos más largos y su influencia en la competitividad se manifiesta. Hemos escuchado análisis muy completos sobre el transporte terrestre, el fluvial, el aéreo y también los puertos y sus canales de acceso, pero nada en relación con el transporte marítimo.

El 90% del comercio exterior colombiano va por vía marítima. Cerca de 90 millones de toneladas al año cuyos fletes y seguros tienen un valor aproximado de 1800 millones de dólares. La marina mercante

colombiana desapareció como consecuencia de la apertura y otras causas conocidas y relacionadas con las empresas transportadoras de antaño. El Estado renunció a participar en esta actividad productiva dejándola en poder de la navieras extranjeras que llenaron este vacío y por supuesto están muy agradecidas con el Estado colombiano que les entregó el transporte de las mercancías de importación y exportación. Son ellas las que ahora establecen las frecuencias de arribo a puertos colombianos, es decir, los itinerarios, los fletes y los cupos de carga a transportar. El transporte es un servicio público que el Estado tiene la obligación de regular y controlar para hacerlo más eficiente y



contribuir así a la competitividad del comercio exterior, pero no lo hace sencillamente porque no existe y porque lo entregó sin ninguna contraprestación. Nuestra situación privilegiada, de la cual se habla con frecuencia, resulta no ser tanto tratándose del transporte por mar. Las líneas de comunicaciones marítimas de la costa Este y Oeste de los Estados Unidos y las costas Suramericanas son los extremos de estas rutas y los puertos colombinos quedan en una posición central desventajosa cuando este transporte no está bajo control de compañías navieras colombianas.

La Zona Económica Exclusiva y el Mar Territorial Colombiano constituyen territorios marítimos con una extensión del orden de los 900.000 kilómetros cuadrados que albergan una enorme riqueza de recursos vivos. La pesca debería ser una actividad productiva de primer orden como lo es en todos los países ribereños en especial nuestros vecinos.

La Convención del Mar de 1982 señala: "Cuando el estado ribereño no tenga capacidad para explotar toda la captura permisible, dará acceso a otros estados al excedente de la captura permisible, mediante acuerdos y otros arreglos de conformidad con las modalidades, condiciones, leyes y reglamentos". Más adelante establece estas condiciones, algunas de las cuales fijan claramente que el estado ribereño debe promulgar leyes y reglamentos que señalen, entre otras cosas, la concesión de licencias, el equipo de pesca, el pago de derechos y otras formas de remuneración; la determinación de las especies que pueden capturarse, la fijación de cuotas, reglamentación de las temporadas y áreas de pesca, tamaño y número de los buques, etc. Igualmente establece que los buques pesqueros deben entregar al estado ribereño las estadísticas sobre capturas, informes sobre la posición de los buques, acceso a investigaciones pesqueras, el embarque de observadores, la descarga de toda la captura o parte de ella en sus puertos.

No estamos seguros de que estas condiciones estén siendo exigidas por quienes tienen en sus manos la administración de los recursos pesqueros que son patrimonio de los colombianos. ¿Hay un efectivo control sobre las operaciones, licencias de pesca y capturas reales, así como de las condiciones anteriormente expresadas? Los colombianos del montón se hacen estas preguntas ante la ausencia de información sobre estas actividades.



André Masson: *Batalla de los peces*

La Plataforma Continental de la Zona Económica Exclusiva Colombiana está inexplorada e inexplorada. El decreto 1876 del año de 1979, reglamentario de la Ley del Mar, establece entre otras cosas: "Corresponde al Ministerio de Minas y Energía, en coordinación con las entidades estatales que tengan esta función, de conformidad con lo tratados vigentes en los que el país puedan ser parte, adoptar la política nacional en materia de exploración, transporte, procesamiento y comercialización de los recursos naturales no vivos que se encuentren en el lecho o en el subsuelo del Mar Territorial, en la zona económica adyacente y en la plataforma continental de Colombia". Desconocemos si se ha dado cumplimiento al mandato enunciado anteriormente por parte de las entidades correspondientes.

Es evidente que existe un vacío en lo que atañe al control de las actividades, relacionadas con la administración, la exploración y la explotación de los recursos naturales y de otras actividades productivas en las áreas marítimas de jurisdicción. Además están dispersas a lo ancho de toda la burocracia del Estado las agencias que regulan y controlan dichas actividades, lo que hace nugatoria la acción coordinada de ellas. Solamente la Dirección Marítima y la Secretaría Ejecutiva de la Comisión Colombiana del Océano son ejemplos de una acción eficiente y armónica en cumplimiento de las funciones que la ley les ha señalado.

Para finalizar, expresamos la necesidad de ratificar la Convención del Mar, Jamaica 82, o reestructurar la Ley 10 de 1978 siguiendo los lineamientos de aquella, para ser consecuentes con la Política de Estado de la cual se habló inicialmente. Sobre este tema hay estudios y recomendaciones que justifican que el Gobierno colombiano tome una determinación definitiva y el país entre en una etapa que le permita consolidar su acción, en relación con el Mar, en el aprovechamiento de todos los recursos y beneficios que nos brinda.

RATIFICACIÓN DE LA CONVENCIÓN DEL MAR

Dr. Nicolás Salom Franco



Reconstrucción de Clarkson Stanfield de la Batalla de Trafalgar, considerada la pintura más grande jamás realizada.

Por iniciativa del ilustre internacionalista doctor Héctor Charry Samper, en la época asesor del Ministerio de Relaciones Exteriores para asuntos del Derecho del Mar, se convocó el año de 1997, en la Cancillería de San Carlos, un foro para analizar la conveniencia o inconveniencia de que el gobierno nacional presentara a la consideración del Congreso el proyecto de ley de ratificación de la Convención del Mar de 1982, firmada en Jamaica por 130 Estados, y universalmente vigente desde 1994, por haberse obtenido las ratificaciones exigidas por su texto.

Al foro concurrieron los más destacados juristas conocedores del tema, entre los cuales ahora solo mencionamos a quienes imperativamente reconociéndoles sus eminentes calidades, nos obliga la circunstancia de su tránsito hacia la eternidad: doctores, Carlos Holguín Holguín; Alfredo Vázquez Carrizosa; Antonio José Uribe Portocarrero y César Moyano Bonilla. Asistieron también expertos oceanógrafos, biólogos marinos, representantes de la Armada Nacional, ingenieros especializados en minería oceánica. En fin, un brillante elenco de estudiosos e investigadores relacionados con la temática marina considerando diferentes ramas.

En el foro que deliberó casi un año con celebración de reuniones plenarias mensuales, se pusieron de presente entre consideraciones de variada índole en torno a la Convención de Jamaica de 1982, la cual era el objeto principal del análisis, aspectos sustanciales que sin ser taxativos, destacaban lo siguiente:

Que se trata del estatuto internacional más importante firmado por la comunidad internacional desde cuando ésta decidió agruparse en entes de la categoría de la antigua Liga de las Naciones o la actual Organización de Naciones Unidas - ONU -.

Que las materias que constituyen el cuerpo doctrinal del estatuto, son tratadas en forma exhaustiva y con tal idoneidad, que no existe en el presente ninguna normatividad de carácter internacional que pueda compararse en su trascendencia e importancia.

Se destacó también que en materia de fijación de pautas y normas a nivel mundial, ninguna reglamentación internacional tiene los alcances que pueden atribuírsele a la Convención de 1982 y, en vía de ejemplo, se puso de bulto que por primera vez - después de frustrados antecedentes - la Convención pudo fijarle al Mar Territorial, una anchura máxima de doce millas contadas desde las líneas de base. También como innovación, se creó un amplio espacio jurisdiccional, conocido como Zona Económica Exclusiva, en el cual con criterio de explotación racional de los recursos vivos o no vivos, los Estados ribereños podrán ejercer soberanía sobre estos recursos, teniendo además la facultad en cuanto a los recursos vivos, de determinar su capacidad de captura y disponer adecuadamente de sus excedentes para beneficio de Estados vecinos que carezcan de similares condiciones naturales, cumpliendo así con uno de los parámetros de equidad que constituye uno de los más señalados perfiles de la Convención.

En lo referente a Plataforma Continental, se reitera la concepción jurídica adoptada en la Convención de Ginebra de 1958, ampliándose ahora hasta una distancia de 350 millas su borde exterior, en determinadas circunstancias, para cuya definición se crea una Comisión Permanente en el seno de la ONU. Igualmente se ratifica la soberanía y jurisdicción del Estado ribereño, independizando estas facultades privativas, de la ocurrencia de actividad o pasividad del Estado ribereño en el área.

Por primera vez se le reconoce existencia jurídica a los Estados Archipelágicos y se reglamenta lo concerniente a la navegación por los Estrechos, estableciéndose clara diferencia con el tradicional «paso inocente». Igualmente, se determina en lo referente al régimen de las Islas, que las rocas incapaces de sostener habitación humana sólo generan «mar territorial».

Para dirimir eventuales conflictos entre las Partes, se crea el Tribunal Internacional del Mar con sede en Hamburgo, como jurisdicción especializada. Se legisla adecuadamente, con criterio de promoción y respaldo, sobre investigación científica marina; se dedica un capítulo especial al tema de la protección y conservación del medio ambiente marino, en forma tan comprehensiva, que en la materia, ni siquiera la Conferencia Internacional celebrada en Río de Janeiro en 1994, puede compararsele.

La Convención declara los fondos marinos «patrimonio común de la humanidad» y para su exploración, explotación y desarrollo, en el ámbito marino que denomina «La Zona» - que es diferente de la tradicional Alta Mar - crea dos entes exclusivos: «La Autoridad» que formulará la política y «La Empresa» que la ejecutará. Ambas entidades las sitúa la Convención en Jamaica. Sus actividades se orientarán preferentemente hacia los nódulos polimetálicos, cuyo descubrimiento constituye una de las mas alucinantes expectativas del futuro.

El foro también se refirió a las repercusiones de los nuevos Acuerdos firmados en 1994 y 1995 en el seno de la ONU, para reformar la Parte XI y para el tratamiento y reordenamiento de las especies transzonales y peces altamente migratorios, enfatizando que su adopción los incorpora integralmente al texto original de la Convención, en forma tal, que aisladamente no se puede ser Parte de la Convención y desconocer los Acuerdos, o viceversa.

Realizado este dilatado y calificado examen, el foro finalmente, por UNANIMIDAD entre otras consideraciones y recomendaciones concluyó:

«Hay consenso sobre la conveniencia de ratificar la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982, ya que no se presenta colisión de los intereses nacionales con sus disposiciones; este acto debe ir acompañado por la formulación de la política marina nacional que oriente el diseño de las estrategias y de los planes de acción para poder aplicar integralmente la Convención».

La recomendación del foro fue oficialmente notificada al Ministerio de Relaciones Exteriores en julio de 1998 y hasta la fecha, o sea seis años después de su formulación, se ignoran las razones por las cuales el gobierno anterior y el actual, no presentan al Congreso el proyecto de ratificación de la Convención de 1982,



Guardi: Vista del Gran Canal, en Venecia.

insistiendo en marginarse de este proceso de modernización, desestimando un estatuto universalmente vigente, considerado como la «Constitución Internacional de los Océanos».

¿Qué consecuencias trae a Colombia no ratificar la Convención? A nuestro juicio en forma simplemente enunciativa y no taxativa las siguientes: 1) auto exclusión para formar parte de las directivas de las nuevas Instituciones como son «La Autoridad» y «La Empresa». 2) Privarse de la posibilidad de ser integrante del Tribunal Internacional del Mar. 3) Excluirse de las oportunidades de transferencia de tecnología y participar de los contratos que se celebran para la explotación de los nódulos polimetálicos. En fin, quedar por fuera del escenario marítimo que hace una realidad la llegada a su ámbito de la tercera revolución industrial: la de los rayos láser, la televisión, la computadora, la ingeniería biogenética, los materiales más livianos que el aire, etc. Todo esto, dentro de muchas más expectativas, teniendo de contera la circunstancia de que coercitivamente se le aplicará la Convención en razón del principio del «derecho internacional consuetudinario». Lo que en lenguaje coloquial significa que se quedará con el pecado y sin el género.

Valdría la pena por lo tanto, que autorizados voceros de los distintos estamentos del país que tienen que ver con estas materias, recabaran una acción más diligente del gobierno, para que Colombia no le siga dando las espaldas al mar en un siglo, que como lo dice autorizadamente el eminente tratadista de Derecho del Mar, doctor Marco G. Monroy Cabra, Presidente de la Academia Colombiana de Jurisprudencia, es «un siglo marítimo por excelencia».

ASPECTOS ECONÓMICOS DE LA EVOLUCION DE LOS PUERTOS

Capitán de Navío (r) Ricardo Garcia Bernal

Las estadísticas de movimiento portuario, en cuanto al tonelaje de mercancías y el número de contenedores movilizados durante los últimos años, muestran que cada vez con más frecuencia, puertos de países y regiones en desarrollo ocupan los primeros puestos, siendo también un hecho notorio que los progresos más espectaculares en los últimos años se han dado en Asia, en países que han alcanzado también altas tasas de desarrollo. En esta evolución los puertos han sido un instrumento de primera magnitud para el desarrollo de su comercio exterior, por lo cual se han visto obligados a evolucionar para cumplir las nuevas tareas que les impone la nueva situación.

En muchos países, no solamente en aquellos en vías de desarrollo, se advierte desde hace más de 40 años que la tasa de crecimiento del comercio exterior es superior a la del PNB industrial, fenómeno que es consecuencia de la globalización de todas las economías mundiales, y la generalización del uso de figuras tales como los CKD's y el "maquilaje".

Tal evolución viene acompañada de una profunda modificación de las funciones de los puertos comerciales, que han pasado de ser el punto obligado de trasbordo del modo de transporte marítimo a otro modo de transporte terrestre, aéreo o fluvial, a desempeñar el papel, mucho más exigente, de lugar estratégico de organización del comercio exterior, de eslabón principal de la cadena de transporte integrado y de polo de desarrollo económico, y a menudo industrial, de la región correspondiente. Nuevos fenómenos económicos y técnicos han alterado profundamente el entorno económico dentro del cual deben operar los puertos de la actualidad y del futuro:

- La liberalización o "desregulación" de los servicios de transporte.
- La expansión del transporte multimodal
- La reorganización de las flotas marítimas
- La especialización y el aumento de tonelaje de los buques
- Las nuevas exigencias de los dueños de las cargas.

La liberalización y "desregulación" del transporte marítimo que se ha dado, por ejemplo, en algunos países de la América del Sur como consecuencia de la apertura de los mercados mundiales (el abandono de los regímenes de reserva de carga) modifica profundamente los fundamentos de la política marítima e influye directamente en los puertos y en las líneas marítimas. En Colombia, por ejemplo, el desmonte del régimen de reserva de carga fue una de las causas de la virtual desaparición de la marina mercante nacional, en su momento representada casi exclusivamente por la Flota Mercante Grancolombiana.



Un número cada vez mayor de puertos, incluidos en primera instancia los de los países en desarrollo, resultan afectados por la introducción del transporte multimodal, que se traduce en la contenedorización acelerada del transporte de su carga general e implica una modificación de los procedimientos y técnicas portuarias, incluidos los planos jurídico y administrativo.

Los navieros han sabido aprovechar la flexibilidad y modularización que permite el contenedor para reorganizar los servicios de transporte marítimo, sustituyendo las líneas directas de puerto a puerto por redes de servicios organizadas alrededor de puertos de trasbordo. Mediante la agrupación del tráfico de carga han podido aumentar el tamaño de los buques y aprovechar plenamente su capacidad, así como reducir los costos unitarios y los tiempos de conducción de la carga.

La tendencia a la especialización de los buques se manifiesta en casi todos los tráficos de graneles (petroleros, cargueros de gas licuado etc.) y neograneles (madera aserrada etc.) así como en los tráficos especiales (ej: buques portacontenedores, cargueros de vehículos de motor). Tales buques son muy eficientes para determinados tipos de tráficos o de acondicionamiento de mercancías. Aumenta así mismo la utilización de buques polivalentes o buques RO/RO, que son menos eficientes, pero pueden transportar una mayor variedad de productos con diferentes embalajes.

Con la reorganización de los distintos tráficos se destinan los buques más eficientes a las rutas con mayor densidad de tráfico y los buques más pequeños o polivalentes a las actividades de enlace o *feeder*ing o a las rutas de menos tráfico.

La internacionalización de los mercados y el aumento de la competencia han inducido a los dueños de las cargas a plantear exigencias cada vez mayores en materia de tráfico internacional y prestaciones portuarias. Al deseo de reducir al mínimo los gastos portuarios se añaden otras preocupaciones:

- Disminución de los costos portuarios totales incluido el tiempo de permanencia del buque (el axioma de los navieros: "buque en puerto no gana flete") y la carga,
- Flujo constante de mercancías sin mantener existencias.
- Entrega de las mercancías en buen estado.
- Ampliación de la gama de servicios ofrecidos, tales como las actividades de distribución, de montaje o de transformación de materias primas.

En esta forma se ha producido una evolución del papel de los puertos; la actividad portuaria ya no está limitada a la dársena o muelle y la zona terrestre adyacente, sino que se implanta toda una serie de actividades productivas alrededor del punto de partida de la cadena de transporte, generando, en algunos casos cerca de un tercio de los ingresos de los puertos.

Entre las décadas de 1950 y 1960 algunos puertos tradicionales, que hasta entonces habían sido meros centros de transporte evolucionaron hasta convertirse en centros de servicios comerciales e industriales que con frecuencia generan un considerable valor añadido a las mercancías, y diversificado los servicios portuarios, que ahora se extienden más allá de los límites portuarios habituales.

En igual forma ocurre con las actividades de distribución. A la infraestructura física habitual de algunos puertos se añade una verdadera infraestructura de la información (que algunos denominan infoestructura). Los puertos que han evolucionado en esta dirección se convierten así en verdaderas plataformas logísticas del comercio internacional.

Las distintas fases en que se puedan encontrar los diferentes puertos durante este proceso de evolución permiten clasificarlos como de primera, segunda o tercera generación así:

- A. Primera generación (Antes de 1950). Acceso marítimo, traslación de las mercancías, almacenamiento provisional de las mercancías, entrega.
- B. Segunda generación. Actividades de la primera generación más actividades industriales y comerciales que aportan un valor agregado a las mercancías. El puerto es un centro de mantenimiento y se servicios.

- C. Tercera generación. Actividades de las anteriores generaciones más estructuración de la comunidad portuaria. Fortalecimiento de los vínculos entre la ciudad y el puerto y entre los usuarios del puerto. Ampliación de la gama de servicios ofrecidos, por ejemplo: distribución incluso fuera del recinto portuario. Sistema integrado de recolección y procesamiento de información ("infoestructura"). El puerto es una plataforma logística de comercio.

Es preciso reconocer que no solamente es el comercio exterior de un país el parámetro principal para la localización, dimensionamiento y orientación funcional de sus puertos. Es bien posible que el comercio exterior nacional o regional haga aconsejable tener un puerto de cierto tamaño, pero que en términos económicos o técnicos (la frontera no es fácilmente reconocible) sea recomendable construir uno de mayor tamaño, con lo cual se estarían invirtiendo recursos para obtener una capacidad instalada ociosa, lo cual sería un "pecado", especialmente para los países en vía de desarrollo.

Es aquí cuando deben intervenir la creatividad y la capacidad de prever los acontecimientos futuros. Puesto que el lapso entre la decisión de una inversión en infraestructura portuaria y su puesta en marcha puede tomar tanto como unos ocho años, en este lapso pueden ocurrir sucesos económicos estructurales o coyunturales que afecten profundamente la estructura del comercio internacional o regional, se hace imperativo buscar alternativas para el uso de la capacidad instalada ociosa.

Una de tales alternativas la pueden constituir tanto los puertos de transbordo, como el "atraer" carga destinada a terceros países. De hecho, tal alternativa la han utilizado, para solamente hablar del Caribe y América del Sur, Chile y Jamaica. Aparentemente es una decisión fácil, pero incluye variables no solamente inherentes al puerto, que sin la menor duda debe ser eficiente para ser competitivo, sino que también incluye la existencia de infraestructura terrestre para llevar (o traer) la carga "capturada" a su destino final.

La existencia de tal infraestructura por lo general cae fuera de la esfera de acción de los puertos como tales, por lo que esta alternativa funcionará, no solamente con la existencia de puertos, posiblemente competitivos en términos de servicios y de precios, sino con todo un sistema de transporte del cual los puertos son un componente importante, es cierto, pero no el único.



UNAS NOTAS SOBRE ESTRATEGIA

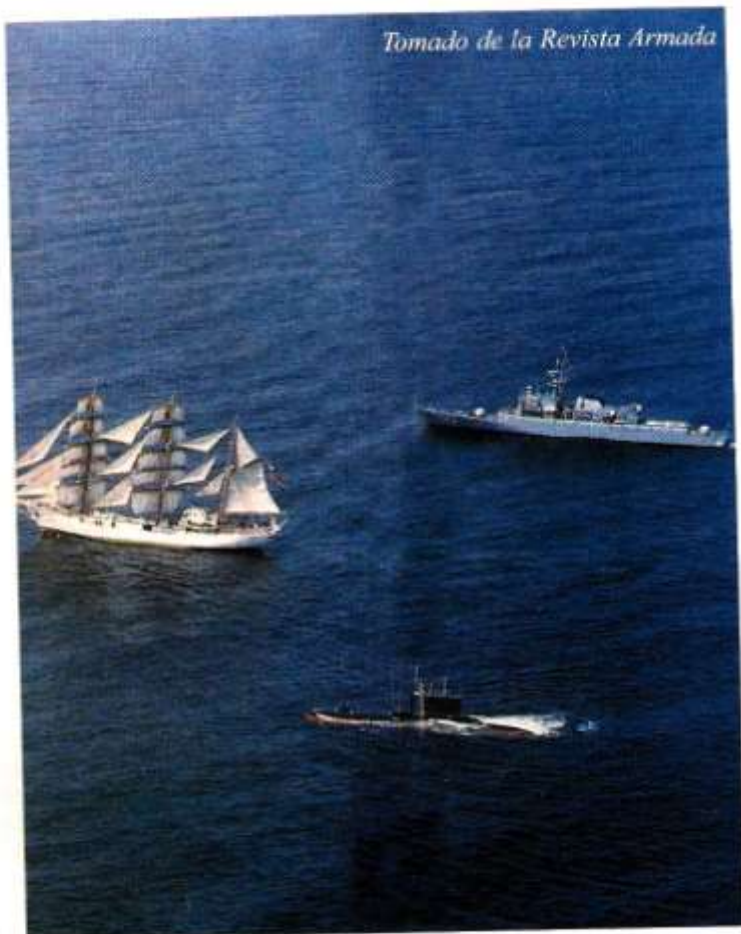
Capitán de Navío Jorge Orjuela Pérez

Es un grupo interesante el que discute. Hay oficiales del Ejército, la Marina y Fuerza Aérea y tal vez un civil que se ha extraviado. Se comenta de política y gobierno, de la guerrilla, del proceso con los "paras", de la reelección y de todos los temas del momento. Hay discusiones académicas, uno habla de la capa de ozono y otro de los agujeros negros y todos del porqué y del cómo llegamos a esta pesadilla que significa la guerrilla y, en medio del debate, nos preguntamos si razón tienen los que afirman que el Ejército es culpable por no vencerla, o los que dicen que la Marina por aportar muy poco en el orden público interno o los que neutralmente creen que la falta recae en los gobiernos, los estadistas, los políticos. La Marina. Qué bellos se ven hoy los oficiales vistiendo camuflados, dejaron en la laca sus sobrios uniformes incluyendo el kaki de las faenas marineras, dice alguien. El de más allá, en medio de las risas comenta que algún jefe descubrió que el hábito sí hace al monje. Un marino pide seriedad y exige que se reconozca el esfuerzo y contribución de la Armada no sólo en el mar sino a lo largo y ancho del resto del territorio Nacional. Mientras hablan y discuten, empiezo a recordar:

¿QUÉ ES LA MARINA? «Es, sin duda, la dueña de su especializado dominio. Ninguna otra fuerza armada está tan bien ajustada para conducir operaciones sostenidas en el mar, buscar y destruir las fuerzas navales del enemigo, cortar el comercio distante de éste en su propio territorio, controlar zonas vitales oceánicas y proteger las líneas de comunicaciones marítimas. Ninguna otra fuerza armada está preparada para mover tonelajes masivos a ultramar, que habitualmente son transportados por cargueros comunes». Probablemente las limitaciones más notorias de la marina estén dadas por su dependencia de las instalaciones en tierra, con las numerosas restricciones y vulnerabilidades consiguientes y su ineptitud para proyectar su poder, tierra adentro distante, a menos que lo sea por medio de aviones o misiles».

¿QUE ES LA ESTRATEGIA? «Es el arte de distribuir y poner en marcha los efectivos militares para realizar los fines dictados por la política».

¿LA ESTRATEGIA MILITAR? «Arte y ciencia de emplear las Fuerzas Militares, para garantizar los objetivos de la política por la aplicación o amenaza de la fuerza». Y
¿LA NAVAL? Es la que se refiere a la preparación y al



Tomado de la Revista Armada

empleo del poder naval para la consecución de los objetivos de interés a la esfera marítima. Es un componente de la estrategia militar lo mismo que la estrategia terrestre, y, en estos aspectos, naturalmente no escapan a nuestro entender las diferencias que acusan una franca disparidad entre la conducción de la guerra marítima y la terrestre, diferencias que emergen de la desigualdad tanto de los teatros de operaciones como de los medios de combate.

Los medios de combate de la guerra en el mar son los buques, instrumentos relativamente muy vulnerables y escasos en número debido a su alto precio. Paralelamente a las complicaciones del material corren las dificultades inherentes a la instrucción especializada del personal, que para llenar su cometido debe poseer conocimientos técnicos y marineros, y someterse a un largo entrenamiento. Fácilmente se deducirá de esto que las pérdidas de material y de personal se suplen con una dificultad muchísimo mayor en la marina que en el ejército.

A las anteriores diferencias debe sumarse la que emana de la naturaleza misma de cada uno de los teatros en que se desarrollan, la tierra o el mar. En alta mar no existe lo que se llama el «terreno»; allí no es posible disimular las fuerzas de que se dispone aprovechando los accidentes topográficos, circunstancia que en tierra puede ser aprovechada por el combatiente numéricamente inferior. En alta mar no se lucha por conquistar un territorio, se busca es la destrucción de la flota enemiga, así como tampoco es posible establecer allí una posición fortificada. Finalmente, la extraordinaria capacidad traslativa de los elementos navales, que ni parangón admiten con los movimientos de que un ejército es capaz, permite efectuar rapidísimas concentraciones sorpresivas de fuerzas de combate para contrarrestar operaciones iniciadas por el contendiente y por lo tanto el principio de concentración de fuerzas (masa) tiene en la guerra en el mar una importancia incomparablemente mayor de la que posee en la guerra terrestre. Por último, no sobra recalcar, aunque sea algo redundante, que las marinas están preparadas es para combatir en el mar.

Un Capitán de Navío alemán analizando las razones de la derrota de su país en la I Guerra Mundial, cita como causa principal la ausencia de una concepción superior que englobara todos los problemas que había que resolver, ausencia que dio lugar a las más vivas contradicciones entre los requerimientos políticos, económicos y militares en la conducción de la guerra. No llegó a producirse una íntima fusión que aglomerara los requerimientos políticos con las necesidades militares pues no hubo un plan que comprendiera a las Fuerzas Militares, la política, la economía y la población, lo que hubiera permitido utilizar el conjunto de todas las fuerzas de la nación para alcanzar la victoria. Los estadistas poco se aplicaron en el estudio de la guerra y este quedó relegado exclusivamente a las esferas militares sabiéndose desde antiguo que la guerra ha dejado de ser un asunto que sólo compete a los ejércitos, a cuya lucha el pueblo asiste contemplativamente como mero espectador y es un acontecimiento que afecta por igual la vida y los

intereses de todos los hombres, mujeres y niños de la nación.

Así como a los militares les es indispensable el estudio de las guerras pretéritas para prevenirse de los errores en que incurrieron sus predecesores, a los estadistas civiles, encargados de regir los pueblos durante la guerra, no les es menos necesario el penetrarse de la naturaleza íntima de aquella. El estadista no debe olvidar que la guerra pertenece a la política pues «siendo el objetivo político el motivo originario de la guerra, él será quien dará la medida, tanto del objetivo que se deberá alcanzar, como de los esfuerzos que se requerirán» (Clausewitz), ya que la conducción de la guerra tiene que subordinarse incondicionalmente a la política, pues la guerra es sólo una función de la política; así evitará que en «muchos casos la excelencia de las tropas no pueda nada frente a la falta de decisión y de objetivo de la política bajo cuyas órdenes están». Así mismo, el estadista debe ser conciente de que la guerra moderna exige «una movilización psicológica que persuada a la nación entera de la necesidad vital de aceptar los sacrificios que se le impongan para evitar males mayores. Nadie ha de ignorar que concierne a todos». El estadista debe saber. Pero, ¿qué pasa cuando no sabe?:

En Alemania se trató de responsabilizar al Ejército por el derrumbamiento de Prusia frente a Napoleón; analistas de la Historia concluyeron que las victorias de la Revolución Francesa en Europa durante más de

20 años fue responsabilidad de la política errónea de los gobiernos de los países con que combatió. En los Dardanelos, gran derrota inglesa en la I Guerra Mundial, las ideas de los jefes militares fueron arrolladas por el político Churchill, y fueron obligados a acometer una empresa que llevaba latente el germen del fracaso. Como estos, existen muchos ejemplos en la Historia.

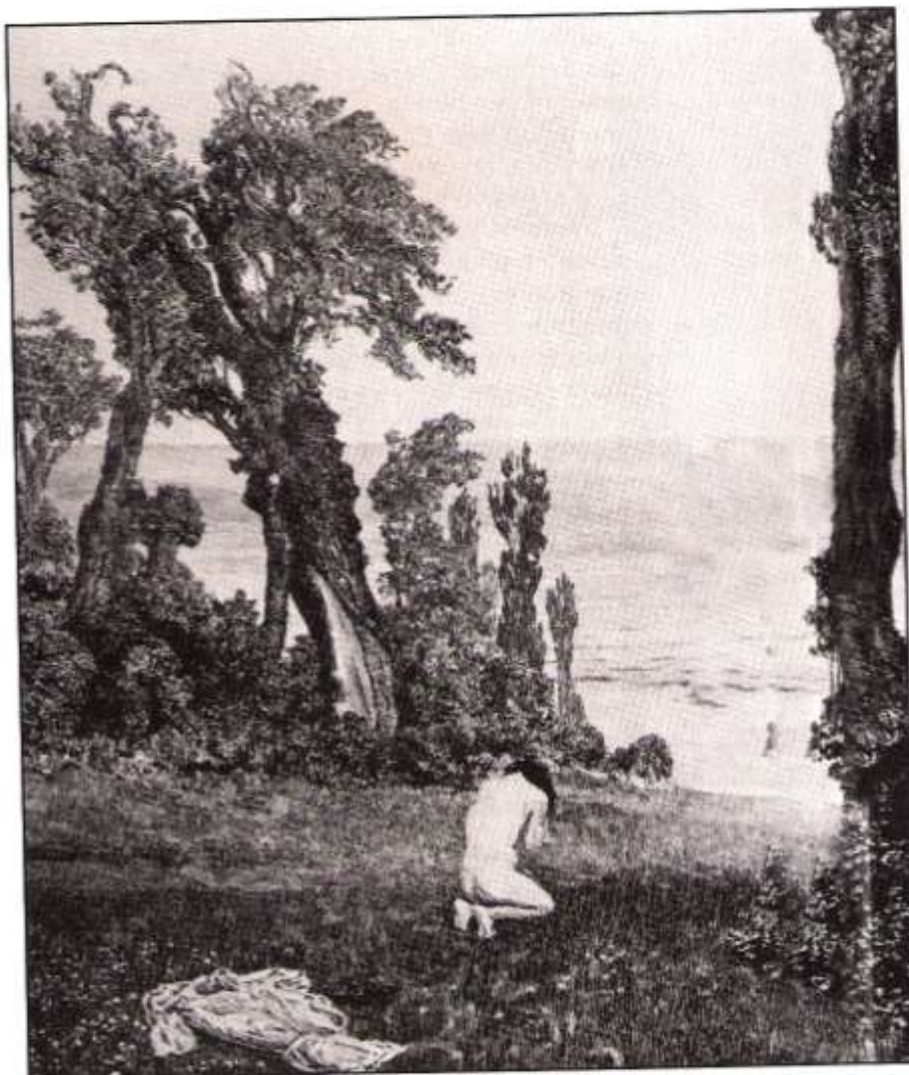
Así, el marino que al principio de esta historia pidió que se tuviera seriedad, pudo sacar para todos una conclusión: los objetivos políticos, los de guerra, las misiones de los medios y los medios específicos deben ser determinados y usados racionalmente por aquellos que en la cadena dirigen las guerras y las situaciones de conflicto.

Tomado de la Revista Armada



ORDENAMIENTO AMBIENTAL Y TERRITORIAL COSTERO

Camilo Botero S.
Ing. Ambiental y Sanitario
playascol@yahoo.com



Max Klinger: *Hacia la belleza.*

Las zonas literales están ubicadas en el delgado límite entre la humedad siempre en movimiento del océano y la eternal quietud del continente, formando un área de increíble belleza y complejidad. Es a ésta área que llamamos zona costera, en la que debemos tener mayor cuidado para su ordenamiento ambiental y territorial, pues un error de concentración puede convertirse en un efecto negativo para nuestros seres.

Inicialmente, definimos el ordenamiento territorial como "una política de Estado y un instrumento de planificación, que permite una apropiada organización político-administrativa de la Nación, y la proyección espacial de las políticas de desarrollo social, económico, ambiental y cultural de la sociedad, garantizando un nivel de vida adecuado para la población y la

conservación del ambiente"¹.
Desglosemos la definición:

Cuando nos referimos a una política del Estado, estamos hablando de una serie de directrices que superan los gobiernos y gobernantes, que no dependen de la visión del grupo administrador de turno, sino que se basa en el interés general de un pueblo, que ha dado a unos pocos la inmensa responsabilidad de demarcar el rumbo del desarrollo que ese pueblo desea. Ya aquí estamos notando el carácter prospectivo y trascendental del ordenamiento del territorio.

Luego hablemos de un instrumento de planificación, entendido como la potestad para planear el uso del territorio, tanto terrestre como marino, en miras de un desarrollo equitativo para todos, desde el medio humano hasta el medio biofísico. Este punto cobra relevancia cuando descubrimos que nuestro país se ha caracterizado por un desarrollo mal planificado, o quizá nunca planificado.

Al traer a colación la apropiada organización político-administrativa de la Nación, nos estamos refiriendo a la manera de repartir entre las personas, o sea la Nación con n

mayúscula, la manera equitativa el territorio, estableciendo unos límites entre esos diferentes grupos de personas, de manera que su administración sea más sencilla, manteniendo el imaginario de desarrollo de la comunidad que está allí asentada.

Luego hablemos de la proyección espacial de cuatro políticas de desarrollo bien diferenciadas, la social, la económica, la ambiental y la cultural. Cuando se define proyección espacial obligatoriamente debemos remitirnos al territorio y lo que ocurre en él. Es así que en el ordenamiento territorial tomamos estas cuatro políticas de desarrollo mencionadas, y las colocamos

¹ Decreto 388 de 1997

en el mismo espacio físico, en un mismo territorio, logrando así una proyección espacial integrada, que permita una equitativa repartición entre las comunidades humanas (social), las actividades productivas que éstas desarrollan (económica), el medio ambiente biofísico con el cual interactúan (ambiental) y su concepción del mundo (cultural).

Ya casi al final hablamos de garantizar un nivel de vida adecuado, entendiendo como la necesidad y obligación de suplir las necesidades básicas de una comunidad, tales como alimentación, vivienda, saneamiento básico, educación y recreación. Sin embargo, este nivel de vida no es el mismo en todas partes, por esta razón el ordenamiento territorial bien aplicado debe tener en cuenta las costumbres del territorio que se está ordenando, de manera que no se choque con la cultura de las comunidades allí ubicadas.

Por último, y es curioso que así sea, se nombra la conservación del ambiente. Y decimos curioso, porque lo primero es tener un ambiente en donde ubicar a las poblaciones, y luego sí se puede hablar de desarrollar alguna actividad en ese espacio. Es en este punto, y solo en este, cuando entra el ordenamiento ambiental a regir; en esta fase del ordenamiento del territorio, es cuando empezamos a descubrir que, además de avanzar hacia unas metas colocadas por el hombre, también debemos asegurar la continuidad de lo que ya tenemos, es decir, que por alcanzar el desarrollo no perdamos lo que este desarrollo ha logrado. Es esta base natural la que asegurará al ser humano su permanencia en el planeta, y no otra cosa.

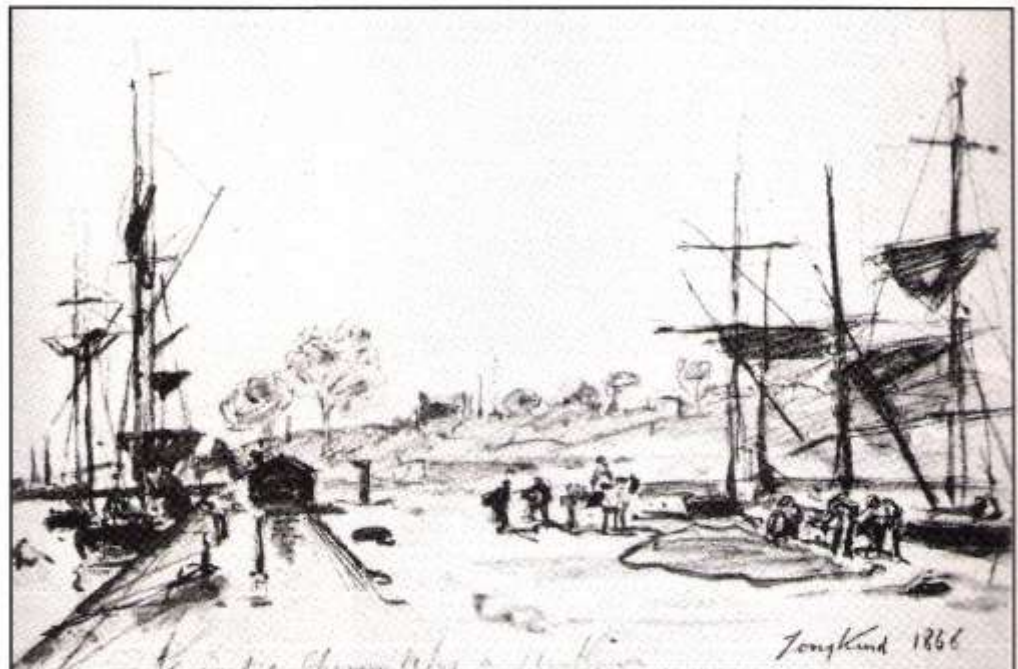
Ya claro el concepto de ordenamiento territorial, nos encontramos con el inconveniente de una zona en la cual el ser humano no tiene más que un control temporal, nos referimos al área marina. En este inmenso mundo líquido, nos interesa en especial aquella franja que pone límite a nuestros dominios, la zona litoral.

El litoral se ve afectado de manera especial por las actividades humanas, las cuales nunca fueron pensadas para esta dinámica hidro-terrestre de increíble complejidad. El ordenamiento de este territorio se encuentra con la sorpresa de no tener una proporción permanente de tierra y agua, pues según la marea las

zonas secas aumentan o se reducen. Es aquí cuando se hace necesario pensar de manera no clásica, y comprender que la idílica visión del mar que el hombre ha tenido desde sus orígenes, es más que poesía.

A esta zona litoral se encuentra unida una zona costera, en la cual el territorio terrestre es permanente, pero las actividades que en ella ocurren se encuentran en continua interacción con el litoral, y el mar en general. Vemos a pescadores saliendo de sus casas en la zona costera, atravesando con sus artes de pesca la zona litoral para adentrarse en el inmenso mar a desarrollar su actividad diaria, para regresar de nuevo a su dominio terrestre por entre la dinámica línea que separa la tierra del mar.

Ahora si vemos de manera clara, la complejidad de ordenar un territorio que es necesario para el hombre, pero en el cual no tiene absoluto poder. Es por esto que se hace necesaria una planificación conciente de la particularidad de este territorio mixto, el cual une lo infinito con lo limitado, lo húmedo con lo seco, lo de todos con lo propio. Sería un error seguir tratando a nuestras zonas costeras como tratamos a las montañas o los valles, es momento de tomar acción de Estado, sin intereses miopes, y ordenar nuestras tres zonas costeras (Caribe Continental, Caribe Insular y Pacífica) de acuerdo a los preceptos del desarrollo sostenible, unas costas para que viva yo, unas costas para que vivan tus nietos.



Johan Jongkind: El puerto de Honfleur.



Los miembros de la Liga en diferentes actividades: reuniones sociales, asambleas y conferencias



En los recuadros de la foto aparecen nuestros amigos Jimeno Manrique Medina y Marc Emilio de Urbina Gaviria, recientemente fallecidos.

ACTIVIDADES

LA TIMONERA



EL TLC Y LA LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE

Jaime Sánchez Cortés M. Sc.

La apertura de mercados implícita en la firma de tratados de libre comercio, genera grandes temores en una economía tradicionalmente cerrada. Las experiencias derivadas de la Política de internacionalización de la economía de los años noventa contribuyen a agudizar aun más estos temores, por cuanto de una forma un tanto simplista tratamos de responsabilizar a un demonio intangible al que llamamos "neoliberalismo" antes que a la falta de competitividad en el nuevo escenario. Para evitar que tal situación se repita, se está desarrollando una agenda interna en la que el tema del impacto de la logística del transporte en la competitividad de los productos colombianos no debe ser tema de poca monta.

1. El transporte marítimo. La aparición del contenedor en el transporte terrestre a mediados del siglo pasado y su ingreso masivo al transporte marítimo en la década de los setentas, produjo una revolución en el transporte en general. Este empaque modular estandarizado, permitió la automatización en el manejo de la carga general; la transferencia de la carga se volvió una operación simple, rápida y de bajo costo al poder aplicar economías de escala, que a su vez generaron el reemplazo de gran número de braceros por unas pocas máquinas. Es decir, las operaciones pasaron de ser intensivas en manos de obra a intensivas en capital. Fue necesario especializar las naves y se construyeron porta contenedores de primera, segunda y tercera generación, cada vez más grandes, veloces y de mayor calado. Paralelamente, el transporte de graneles también se automatizó permitiendo el uso normal de naves Cape Size (120 a 140.000 DWT) con lo cual se logró una reducción impresionante en el precio de los fletes. La rapidez y eficiencia conseguidas en los



Transportes venecianos, de los que cuelgan los escudos de los cruzados y cargados con soldados enfundados en armaduras, están anclados en las afueras de Constantinopla en 1203 antes del asedio a la capital bizantina.

transbordos, volvieron obsoleta la idea de construir canales interoceánicos y en su reemplazo los canales secos y el transporte multimodal hicieron su aparición con fuerza arrolladora.

2. La marina mercante colombiana. Los navieros colombianos, con alguna excepción, no entendieron el proceso de modernización del transporte marítimo y además, acostumbrados a la protección del Estado, nunca aprendieron a competir en un mercado global y simplemente desaparecieron. Colombia quedó inerme y se acostumbró a comprar CIF y a vender FOB, perdió la capacidad para negociar fletes y sus productos quedaron al vaivén de fletes controlados desde el exterior y por tanto, sin capacidad de influir en esta variable en la negociación de sus productos en los mercados extranjeros. Esto es crítico por cuanto más del noventa por ciento de las exportaciones colombianas se transportan por mar. Además, cálculos conservadores muestran que Colombia paga en fletes marítimos más de mil doscientos millones de dólares al año y que el valor de los fletes de productos terminados es tres veces mayor que los que paga, por ejemplo, Chile tres veces más lejos de sus mismos mercados. El escenario de mercados abiertos muestra la misma necesidad que se identificó a mediados del siglo pasado, de tener una marina mercante propia pero diseñada con criterios de competitividad y orientada a servir las rutas estratégicas de las exportaciones colombianas. La modalidad de los servicios que prestarían deben ser diferentes a los tradicionales. Es importante entender que la regulación por parte del Estado en un sistema protegido es completamente diferente que en un escenario de libertad de mercados en un mundo globalizado.

3. Los puertos. Los puertos tuvieron que adaptarse a las nuevas exigencias del transporte multimodal, marítimo, fluvial, férreo, carretero y aéreo. La interfase entre los distintos modos debe cumplir los requisitos de rapidez, manejo de grandes volúmenes y bajo costo como consecuencia del cumplimiento de estas condiciones. Los puertos tradicionales polivalentes llegaron a la obsolescencia junto con los buques multipropósito. Aparecen los terminales de contenedores con módulos de expansión de un millón de unidades al año y los puertos graneleros con capacidad para naves Cape Size y velocidades de cargue de diez mil toneladas hora (caso Puerto Bolívar). Las grandes naves reducen el número de toques y aumentan los volúmenes transportados y las economías de escalas se extienden de los buques a los puertos y de estos a los sistemas multimodales continentales. Los puertos se vuelven intensivos en capital, y desaparece la tradicional multitud de braceros y los costos bajan drásticamente. Se forman los grandes corredores de transporte, verdaderas autopistas trasatlánticas para el movimiento de carga, y los puertos que no cumplen las exigencias del transporte global quedan marginados y deben resignarse a recibir únicamente servicios alimentadores, "feeder" para conectarse a los corredores de Transporte.

4. Los puertos colombianos. En la misma época en que muchos países del mundo orientaban su esfuerzo a la construcción de modernos terminales especializados para tratar de quedar incluidos dentro de los corredores de transporte y los que no contaban con recursos propios suficientes, recurrían a la inversión privada mediante claros procesos de privatización para financiarlos, Colombia decidió hacer una pseudo privatización mediante la cual se entregó a empresas privadas creadas por Ley los puertos tradicionales asumiendo los costos de las posibles inversiones, mantenimiento y cargas laborales por las supresiones de personal acordes con la introducción del contenedor. En contra de lo sanamente acostumbrado, se legisló a favor de algunos particulares y en perjuicio de la Nación. A diferencia del resto de países del mundo, se hizo una privatización en la que el Estado asumió los costos económicos y los particulares escogidos, las utilidades. Ni siquiera aportaron la parte de capital social que la ley obliga para constituir cualquier empresa. El resultado previsible fue el desestímulo a nuevas inversiones privadas en puertos de servicio público, el congelamiento de las que estaban en marcha y el abandono de todos los proyectos previamente diseñados y estudiados. Colombia, la quinta economía de la región "Latinoamérica y el Caribe", según estadísticas de la CEPAL para 2003, pasó a ocupar el puesto catorce en el movimiento de contenedores, detrás de países mucho mas pequeños como Panamá, Chile, Jamaica, Guatemala, Costa Rica, República Dominicana, Honduras, etc. y ninguno de sus puertos, que solían estar dentro de los diez mejores, ya no aparecen dentro de los veinte mejores de la región. Hay empresas orientadas hacia el producto y otras hacia el mercado, según las autoridades del ramo y los autores, los puertos colombianos ofrecen el mejor producto, pero las estadísticas muestran que su mercado está desapareciendo rápidamente. Las estadísticas de la CEPAL muestran que los puertos colombianos han quedado por fuera de los corredores de transporte y esto implica fletes más altos para los exportadores frente a sus posibles competidores en los mercados internacionales. Llevar a cabo una verdadera privatización, abriendo el acceso de las inversiones privadas, nacionales e internacionales, a fin de modernizar el sistema portuario, parece ser una buena opción para corregir el rumbo y lograr fletes competitivos de cara a los tratados de libre comercio.

5. La red interna de transporte. Algunos expertos estiman que el costo real, sin subsidios cruzados, del transporte marítimo y fluvial es la décima parte del costo del modo férreo y este la décima parte del carretero. Colombia abandonó el río a partir de la primera mitad del siglo pasado debido las huelgas de los braceros fluviales y el ferrocarril debido a su tozudez al mantener la trocha angosta en contra de la experiencia del resto del mundo. Desde entonces, los planificadores de la infraestructura de transporte, solamente ven los ríos como obstáculos al trazado de las carreteras y el transporte interno se volvió unimodal cuando el resto del mundo se dedicaba a perfeccionar la red fluvial de transporte y a mejorar, normalizar y extender sus redes férreas. Al comparar nuestra precaria red unimodal

(carretera), con la extensa red fluvial y férrea de Europa, Norteamérica y Sudamérica, nos lleva a sospechar que nuestros planificadores del transporte han descubierto en las carreteras de montaña algo que el resto del mundo desconoce. El Banco Mundial en un informe de 1985, hacía notar esta extraña preferencia por las carreteras frente a otros modos de transporte que obliga al Estado a manejar sus inversiones en ellas como inversión social, para ocultar la estructura de costos y generar subsidios cruzados en contra de los modos fluvial y férreo. Además, "La Política colombiana de cobro a los usuarios de las carreteras ha sido la de considerar los costos como inversión social del Estado y por tanto los cobros a los usuarios tienen poca relación con el costo que estos imponen a la red. Los costos asociados con el tráfico de vehículos pesados no se recuperan, mientras que los operadores de vehículos livianos deben pagar en exceso los costos de carretera que se les puede atribuir. Esto crea un subsidio cruzado a favor del transporte de carga por carretera y en detrimento de los otros modos. Por tal razón se debe: A) Exigir políticas orientadas a lograr un uso más balanceado de las alternativas de transporte existentes. B) Reducción de los costos totales de transporte impulsado el transporte multimodal, con prioridad en la interfase fluvial". (Banco Mundial Report No. 577°-CO August 9, 1985). No sobra agregar que la diferencia de costo para privilegiar el transporte carretero sobre los otros modos la paga el contribuyente colombiano y su efecto final es la pérdida de competitividad para los productos que se mueven por esta red unimodal.

6. Conclusión. Colombia carece de una logística de transporte para competir en los mercados abiertos que surgirán como resultado de los tratados de libre comercio. Más que inversiones del Estado, lo que se requiere es una adecuada Política de Estado que incentive la inversión privada en la infraestructura de transporte y la modernice para mejorar la competitividad de las empresas exportadoras.



Mientras los cisnes pasan por delante de una Venecia espléndidamente estilizada, Marco Polo zarpa con su padre y su tío hacia la corte de Kublai Kan.

¿QUÉ PODEMOS HACER EN LIMCOL COMO ENTIDAD SIN ÁNIMO DE LUCRO?

Por Julio César Carranza Alfonso*

Como aporte personal para el desarrollo de la entidad quiere el autor de estas páginas hacer unos cortos comentarios sobre la naturaleza jurídica de la LIGA MARÍTIMA DE COLOMBIA –LIMCOL– y lo que ella representa a la luz de la normatividad que la rige, buscando reafirmar los caminos que con base en ésta podemos todos los asociados seguir y, además de unir esfuerzos, desplegar un espíritu casi empresarial que contribuya al desarrollo del objeto social y de sus actividades derivadas. Se pretende con estas páginas hacer claridad a lo que podemos legalmente hacer dentro del objeto (propósito asociativo), es decir dentro de la razón fundamental, por la que fue creada la entidad y con ello, invitar a todos los asociados a dar nuestra mejor voluntad y decisión para realizar actividades que logren el progreso que siempre hemos buscado para Ella, logrando colocarla en un sitial preferencial y productivo.

La Constitución Nacional tiene el fundamento básico para poder asociarse de la manera que las personas quieran (Artículo 38); dentro de las diferentes posibilidades que la ley da se encuentra la forma de las corporaciones y asociaciones consideradas en la ley tributaria como "entidades sin ánimo de lucro" cuyo objeto social consista en actividades de salud, educación, cultural, deporte, investigación científica o tecnológica o en programas de desarrollo social siempre que "sean de interés general y que a ellas tenga acceso la comunidad" (Estatuto Tributario, art. 359), reguladas por la codificación civil y legislación pertinente. La anterior definición contrasta con la de las "sociedades" que a más de ser reguladas por el Código de Comercio, su finalidad indudablemente está en explotar "con ánimo de lucro" una o más actividades económicas organizadas para la producción, transformación, circulación, administración o custodia de bienes, o la prestación de servicios, a través de establecimientos de comercio, y con la finalidad exclusiva de repartir periódicamente entre los socios las ganancias que se obtengan en desarrollo del objeto social.¹ Y también podemos hacer contraste con la forma asociativa de cooperativas (normas de economía solidaria), definidas como empresas asociativas sin ánimo de lucro en las

que los cooperados "son simultáneamente los aportantes y los gestores de la empresa, creada con el objeto de producir o distribuir conjunta y eficientemente bienes o servicios para satisfacer las necesidades de sus asociados y a la comunidad en general" (L. 79 de 1988, art. 4°).

Ahora bien, el Objeto de la LIGA MARÍTIMA DE COLOMBIA –LIMCOL– está dado por su norma Estatutaria: "Coadyuvar al progreso marítimo y fluvial de Colombia, bajo la noción de desarrollo sostenible; estimular los valores de confraternidad; propender por sus vínculos de confraternidad; propender por su propio engrandecimiento institucional y vivificar la conciencia marítima y fluvial, con el propósito de contribuir al engrandecimiento del poder marítimo nacional".

El objeto social de LIMCOL es complementado con sus finalidades y funciones (norma estatutaria vigente), en las que encontramos todas las actividades que explícita



Naturaleza Muerta con Biblia (Nuenen, 1885).

o tácticamente los miembros de la Asociación, guiados por sus directivas, podemos legalmente realizar para materializar tal objeto. Y aquí es donde debemos acoger el sentido asociativo y demostrar nuestra voluntad colectiva para obtener resultados tangibles y si se quiere económicamente productivos, al punto que cada uno de los asociados aportando nuestra capacidad personal y en nuestra perspectiva profesión, podemos aunar nuestra labor individual a los demás para obtener tales consecuencias. Un

alto grado de educación superior y especializada se encuentra en los miembros de LIMCOL; un gran potencial humano puesto ya de manifiesto cuando nos encontrábamos en servicio activo con la Fuerza Pública (Armada Nacional), y que hoy, con otros fines y propósitos podemos emplear para lograr otras metas, ya personales y altruistas, o benéficas, inclusive económicamente favorables.

* Abogado, especialista en derecho comercial, Asociado a LIMCOL

Dentro del objeto social de LIMCOL y de sus actividades derivadas, entre las que podemos mencionar la consultoría, la académica, el desarrollo de proyectos de ingeniería, la formación y desarrollo del talento humano, etc., todo ellos y mucho más, relacionado con el factor marítimo y fluvial, es como los integrantes de la Asociación podemos dedicar el tiempo disponible y realizar acciones productivas.

E inclusive, bajo términos jurídicos ya decantados, podemos asociarnos con las entidades del gobierno para tales fines, como así lo permite el Decreto 393 de 1991 (febrero 8) "Por el cual se dictan normas sobre asociación para actividades científicas y tecnológicas, proyectos de investigación y creación de tecnologías"; decreto que permite al Estado Colombiano y a sus entidades des-centralizadas asociarse con los particulares mediante las modalidades de "creación y organización de sociedades civiles y comerciales y personas jurídicas sin ánimo de lucro como corporaciones y fundaciones; igualmente, mediante la celebración de convenios especiales de cooperación".

El anterior concepto normativo, ratificado en su legalidad por la Corte Constitucional de Sentencia C-506, noviembre 10 de 1994, la que declaró exequibles sus artículos 1°, 3° y 5°, constituye una herramienta de vital importancia para el objeto de asociaciones que como la nuestra tienen fines de contenido altamente social y comunitario, ya que les permite tener propósitos como los de adelantar proyectos de investigación científica; apoyar la creación, el fomento, el desarrollo y el financiamiento de empresas que incorporen innovaciones o tecnológicas aplicables a la producción nacional; formar y capacitar recursos humanos; negociar, aplicar y adaptar tecnologías nacionales o extranjeras; etc. La decisión jurisprudencial de la Corte Constitucional, haciendo el análisis adecuado de las normas demandadas, avala el porte del Estado en esta clase de organizaciones expresando que "el régimen que permite la conformación de las funciones y asociaciones sin ánimo de lucro, con carácter mixto por la participación de aportes de la Nación y de sus entidades descentralizadas, en todo caso significa la posibilidad de utilizar formas válidas y legítimas de asociación y participación en la gestión de fines públicos o de la atención y de la prestación de verdaderos servicios públicos, y no comportan por sí misma un simple traslado de recursos públicos a los particulares". Esta participación que per-



El puente de la Grande-Jatte (Paris, 1887).

mite la norma fue bien diferenciada de los llamados auxilios, por demás excluidos en la Carta del 91, y bajo disposiciones de rango legal, autoriza a la Nación y a sus entidades descentralizadas para "Asociarse con los particulares bajo la modalidad de personas sin ánimo de lucro", por un lado, "y hacer aporte en dinero, en especie o de industria; entendiéndose por aportes en especie o de industria, entre otros, conocimiento, patentes, material bibliográfico, instalaciones, equipos y trabajo de científicos investigadores, técnicos y demás personas que el objeto requiera".

Con todo lo anterior, para los integrantes de asociaciones que como LIMCOL buscamos engrandecer el sentir nacional en campos como el marítimo y el fluvial, con plena voluntad colectiva y ánimo desinteresado, no es otro el camino que ir a la acción real, aportando y haciendo fructíferas ideas valiosas, llevando a cabo proyectos de contenido científico y de apreciable valor socioeconómico. La capacidad gerencial, educativa y administrativa de los otros servicios del Estado se debe seguir empleando para provecho del país mismo y de sus habitantes, en circunstancias diferentes pero igualmente productivas. Esta es la invitación final para los asociados de la LIGA MARÍTIMA DE COLOMBIA: Abrir las puertas del hacer, con mucha capacidad y entusiasmo; con mirada hacia el futuro y fe en nuestra Patria, por la que aun podemos retomar su destino y el nuestro.

¹ José Ignacio Narváez García - *TEORÍA GENERAL DE LAS SOCIEDADES*- Ediciones Doctrina y Ley; Séptima Edición; Bogotá D.C; 1996; Pág.4.

SALUDOS Y AGRADECIMIENTOS

SALUDO: El Director Ejecutivo de la Liga Marítima de Colombia y Director editorial de "LA TIMONERA", expresa su cordial saludo a los señores miembros de la "Limcol" y les presenta esta edición extraordinaria de la revista esperando sea del gusto de todos ustedes y de aquellos que tengan la oportunidad de leerla.

AGRADECIMIENTOS

***ANUNCIANTES:** Se agradece el apoyo de aquellos miembros de la "Limcol", quienes al cooperar con sus anuncios en la revista, hicieron que este proyecto de edición extraordinaria se hiciera realidad. Son ellos los que merecen nuestra perenne gratitud:

COTECMAR: Valm. Guillermo Rincón Bolívar

CAJA PROMOTORA DE VIVIENDA MILITAR: Valm. Gilberto Roncancio Sarmiento

INTERTUGG: Arlene Dahl Pareja.

EDUARDOÑO: Ana Mercedes Londoño, capitán de fragata Miguel Valentín Mora Echavarría

***COLABORADORES.** Así mismo, gracias a los siguientes asociados que colaboraron con sus artículos: Guidberto Barona Silva, Camilo Botero Saltaren, Julio César Carranza Alfonso, Corporación de Ciencia y Tecnología (Cotecmar), Ricardo García Bernal, José Guillermo Páez Sánchez, Jorge Reynolds Pombo, Nicolás Salom Franco y Jaime Sánchez Cortés.

RECONOCIMIENTOS

ARMADA NACIONAL

COMANDANTE ARC: El gobierno del presidente Uribe, consciente de los logros obtenidos en beneficio del país por el almirante Mauricio Soto Gómez, lo ha ratificado como Comandante de la Armada.

* **ASCENSO:** En un claro reconocimiento de sus méritos, Gobierno Nacional y el Alto Mando Militar, ascienden en las novedades de diciembre al grado de Contralmirante al capitán de navío Daniel Iriarte Alvira.

Para el Comandante de la ARC, institución tan amada por todos los colombianos, y para el nuevo oficial de insignia, la Liga Marítima de Colombia y La TIMONERA expresan sus felicitaciones y deseos de éxitos en sus destinos.



FELICITACIÓN: Al cumplir la Liga su V aniversario deseamos felicitar a los que desde el primer día han pertenecido a ella, y a todos los que la han apoyado con dedicación, voluntad de servicio y espíritu marino y que con fe y esperanza han creído en ella previendo su futuro promisorio, el que está en nuestra manos y que, como hombres de mar, podemos y debemos darle.

NUEVOS SOCIOS: Damos una especial bienvenida a nuestros nuevos asociados:

TN. Hugo Andrés Arango Amaya, CN. Jairo Roberto Arciniegas Martínez, ING. Camilo Botero Saltaren, COIM. Julio César Carranza Alfonso, CN. Carlos Escamilla Camacho, Abogado Carlos Humberto López Álvarez, BG. Mario Mejía Jaramillo, CN. Jorge Edgar Mendoza Velásquez, CALM: Miguel Ramses Rangel Santos, DR. Jorge Reynolds Pombo, CC. Feres Sahid Castaño, Abogado Nicolas Salom Franco, CN. Rafael Steer Ruiz e Ing., Patricio Gómez Martínez.

Pasión por el agua



Eduardoño
BOTES

 **YAMAHA**
Touching Your Heart

EDUARDOÑO

Medellín: Cra. 48 No.14-68 • Conm. (4)266 9579 • Ventas: (4) 266 4055 • Fax: (4) 311 0992 • A.A. 1112

Cartagena: Calle 25 24A-10 Calle Real, Manga • Conm. (5) 660 8395 • Fax: (5) 660 7569 • A.A. 4251

Bogotá: Av.13 (Autop. Norte)198-96 • Conm. (1) 678 0019 • Fax: (1) 674 1645 • A.A. 1112

Buenaventura: Calle 1 No. 7A-55/59 • Tel: 241 92 93

www.eduardono.com

“Construimos nuestro portafolio de servicios y sistemas de calidad para brindarles soluciones efectivas a sus necesidades portuarias y marítimas”



- Asistencia portuaria en maniobras de atraque y desatraque de embarcaciones.
- Servicio de remolque y rescate en los océanos Atlántico, Pacífico y en el mar caribe.
- Apoyo logístico y real en combates contra incendio y control de contaminación.
- Servicio de mantenimiento de profundidades en lechos marinos y fluviales.
- Operación marina integral para puertos petroleros.
- Servicio de remolcador de maniobra para apoyo en muelles con potencias que fluctúan entre 2100 h.p. hasta 4500 h.p. a atención de tanqueros del tipo VLCC y Panamax.
- Lanchas de transporte de pilotos y pasajeros.
- Soluciones de servicios de remolcador y terminales especializados con los equipos adecuados para las necesidades particulares.

www.intertug.com



BOGOTÁ - COLOMBIA: Calle 82 No. 11-37 Of. 611 - Tels.: PBX (571) 617 07 70 - 617 07 64 Fax: (571) 610 97 06

CARTAGENA DE INDIAS COLOMBIA: Manga, Avenida Miramar No. 23-05 - Tels.: (57) (5) 660 93 28 - 660 93 82 - 660 91 06

Fax: (57) (5) 660 98 46 E-mail: comercial@intertug.com

CONSTRUCCION POR BLOQUES

UNA RESPUESTA A LAS EXIGENCIAS DE CONSTRUCCIÓN MODERNA

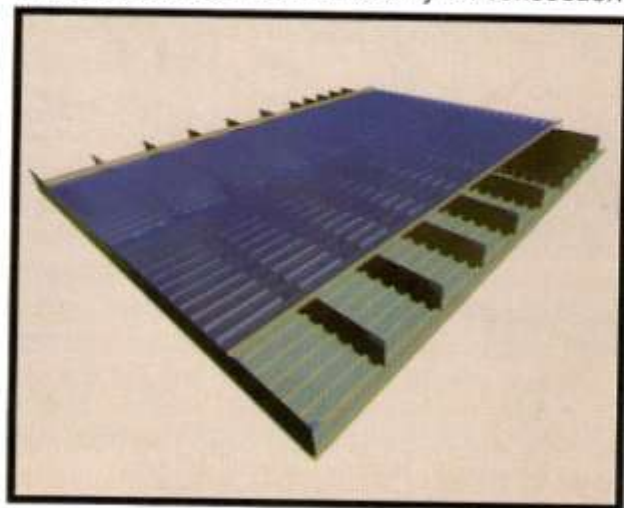
PROYECTO DRUMMOND:

PRIMER PASO HACIA EL FUTURO DE NUEVOS PROCESOS APLICADOS

Ing. Carlos M. Cano

El proceso de mejoramiento continuo en la Corporación de ciencia y tecnología -COTECMAR- se hace cada vez más evidente en el sector tecnológico, mediante la aplicación de nuevos procesos. Atendiendo a las necesidades de mejorar la productividad y el manejo de la información hacia el interior de la organización en el proceso de diseño y construcción de nuevas embarcaciones, la construcción por bloques se presenta como la mejor alternativa. Este método, empleado por muchos astilleros en el mundo desde hace décadas, por fin logra ponerse en práctica en forma organizada y consecuente por parte de la ingeniería colombiana. Tras varios años, se da el primer paso para su implantación mediante el proyecto de construcción de la barcaza carbonera TS 121 que se desarrolló en las instalaciones de la Planta Mamonal.

La construcción por bloques permite la emisión de información parcial por grupos o sistemas integrados en un concepto de "bloque" el cual contiene los elementos necesarios para la construcción de una parte geoméricamente definida de acuerdo con las capacidades técnicas y de levante disponibles. Con este método se asegura y facilita la planeación, la trazabilidad, un mejor seguimiento a la productividad del proyecto en todos y cada uno de los bloques y paneles en los cuales se divide la construcción y un consecuen-



te control dimensional, sin el cual no puede asegurarse la calidad del producto y la conclusión exitosa del proyecto.

La planeación de construcción por bloques permite a su vez una mejor planeación logística para la consecución de elementos de importación o nacionales en el tiempo oportuno, conforme a las posibilidades del mercado y de los proveedores nacionales. El proyecto como tal marca un hito en la Corporación, pues ha logrado que las partes interesadas trabajen como un equipo en pos del bien común. Los errores y aciertos serán compartidos, asumiendo responsabilidades como equipo. Si tenemos éxito, que así deberá darse, será el éxito de un conjunto de personas que por fin han comprendido que solo en equipo podrán conseguirse resultados.

El siguiente paso será la construcción de la Nodriz V, actualmente en etapa de diseño, proyecto en el cual se han mejorado la forma de identificación, elaboración y emisión de la información necesaria mediante la aplicación del nuevo sistema de información técnica adquirido por la Corporación, esto es la aplicación de TRIBON. Así, la construcción de la barcaza TS 121 se constituye en el primer peldaño para el cambio de pensamiento y de forma de enfrentar el futuro de la construcción naval en Colombia.

OBITUARIOS

Capitán de Navío Jimeno Manrique Medina

Ha partido para siempre el amigo mariner. De la alegría contagiosa, de la amistad que siempre dio, de la lealtad que siempre practicó, del amor compartido con los que amó y que lo amaban, queda su recuerdo y la esperanza del reencuentro al lado del Señor.

**Cristina Mejía Dahl**

Cristina ha partido rumbo al infinito. Izó sus velas y a todo trapo navegó, las corrientes y mares y vientos la ayudaron: a todos nos dejó. Desde el cielo nos mira con su sonrisa imperturbable y soñadora, con sus ojos que a todos encantaban, con su risa de niña inolvidable, con su sentido del humor que llama a la esperanza porque ella sabe que jamás vendrá el olvido, que nunca se borrará de nuestras mentes y que cuando pase el tiempo, el dulce recuerdo de su memoria acompañará por siempre a aquellos que la amaron en su paso terrenal.

Jimeno fue nuestro amigo y colega en la marina y compañero en las labores de la LIGA, así las paginas de la TIMONERA tuvieron sus escritos. Para Lucía y sus hijos, para las familias Sánchez y Manrique, nuestra solidaridad en la tristeza.

Cristina, una flor en plena juventud, con destino promisorio y llena de esperanzas: la vida por delante. Hija de Arlene y nieta de Jorge Dahl, quienes por medio de Intertug son miembros de la Liga. Para ellos y toda su familia, nuestro sentimiento de pesar. Para Arlene, que Dios disipe su dolor, el dolor eterno, el dolor sin nombre....



Cristo caminando sobre las aguas por Rembrandt. Historia Universal del Arte. Editorial Rombo

EL CONGRESO NACIONAL DE DESARROLLO MARINO Y COSTERO 2004



Del 2 al 4 de noviembre pasado se celebró en Bogotá, en el Hotel Tequendama, el Congreso Nacional de desarrollo marino y costero.

El objetivo del Congreso fue hacer un análisis integral del desarrollo marítimo y costero nacional en su más amplia concepción, desde los puntos de vista territorial, económico, social, cultural y ambiental. Dicho análisis permitirá apreciar el aporte del mar al desarrollo económico nacional y proyectar soluciones a los problemas sociales regionales de las zonas costeras.

El Congreso de Desarrollo Marino y Costero 2004 se propuso reunir a todo "el país marítimo" en un evento integrador para pensar productivamente sobre nuestros territorios marinos y zonas costeras. En el evento, cada subsector productivo analizó su problemática particular y su situación frente a la coyuntura nacional e internacional, sus necesidades y sus contribuciones potenciales o efectivas al desarrollo social y económico del país.

Normalmente, los eventos relacionados con el mar y la zona costera se celebran de manera aislada, sectorial o regional, lo que ha restado fuerzas a su capacidad de influir en las decisiones y políticas a nivel nacional.

IMPACTO ESPERADO: Tanto el Congreso Nacional como la Exposición buscan consolidar y potenciar el peso económico y político del "país marítimo", ese «50% de nuestro territorio que hoy no está incorporado a la economía nacional», que incluye las actividades económicas y sociales en las zonas costeras, y que no ha sido valorado de manera integral como lo propone este evento.

Otro **IMPACTO** será que la opinión pública nacional e internacional, el Gobierno, el sector privado,

los inversionistas, los medios de comunicación y el país en general, se fijen al menos por unos días en nuestros mares y costas, sus progresos, problemas y posibilidades de desarrollo económico. **CONVOCAN.** El Congreso Nacional de Desarrollo Marino y Costero fue convocado y auspiciado en primera instancia por las siguientes cuatro entidades del orden nacional:

- La Comisión Colombiana del Océano
- La Vicepresidencia de la República
- La Armada Nacional
- La Dirección General Marítima

EXPOMARES 2004 – EXPOSICIÓN Y MUESTRA COMERCIAL

Simultáneamente con el Congreso, la Fundación PAÍS MARÍTIMO organizó una Exposición o Muestra Comercial EXPOMARES 2004 donde las empresas y entidades relacionadas con el aprovechamiento, uso y desarrollo económico de las zonas costeras y mares exhibieron sus productos, servicios, actividades y programas, durante los días que duró el Congreso y el Consejo Comunitario, en el Salón Rojo del Hotel Tequendama.

ORGANIZACION Y EJECUCION DEL CONGRESO Y LA EXPOSICION: El Congreso y la Exposición fueron organizados y manejados por la Fundación PAÍS MARÍTIMO, a través de un acuerdo a mediano plazo con la Comisión Colombiana del Océano, con el objetivo de crear un **ESCENARIO** de divulgación y promoción de todos los aspectos marinos y costeros **EN BOGOTÁ Y A NIVEL NACIONAL**, escenario que no existía o se daba de manera dispersa en algunas de las actividades individualmente.

Las Memorias del Congreso serán publicadas en el lapso de dos meses aproximadamente. Mayor Información en las páginas web:

www.paismaritimo.org -y-
www.cco.gov.co/congreso.htm

EL CONGRESO NACIONAL DE DESARROLLO MARINO Y COSTERO 2004



De izquierda a derecha, el capitán de corbeta Ernesto Cajiao Gómez, capitán de navio Jaime Sánchez Cortés y capitán de corbeta Alfonso Salas Trujillo, quienes presentaron ponencias.

Intervención del vicepresidente de la República, doctor Francisco Santos Calderón.



Algunos asistentes al congreso

La estimable Fanny



"Mi amor se base en la estima, única base que puede hacer que la pasión dure", le afirmó con decisión el joven Horatio Nelson a Francés Nisbet, de 26 años (arriba), poco después de casarse en 1787.

Fanny estaba bien emparejada como la esposa de un ambicioso y joven oficial naval. Era de aspecto agradable, grácil e inteligente, y poseía una independencia de espíritu que Nelson admiraba. Durante en tiempo parecieron bastante felices. Pero la larga estancia de Nelson en Italia tras su victoria en el Nilo en 1798 fue desconsoladora para la estimable Fanny.

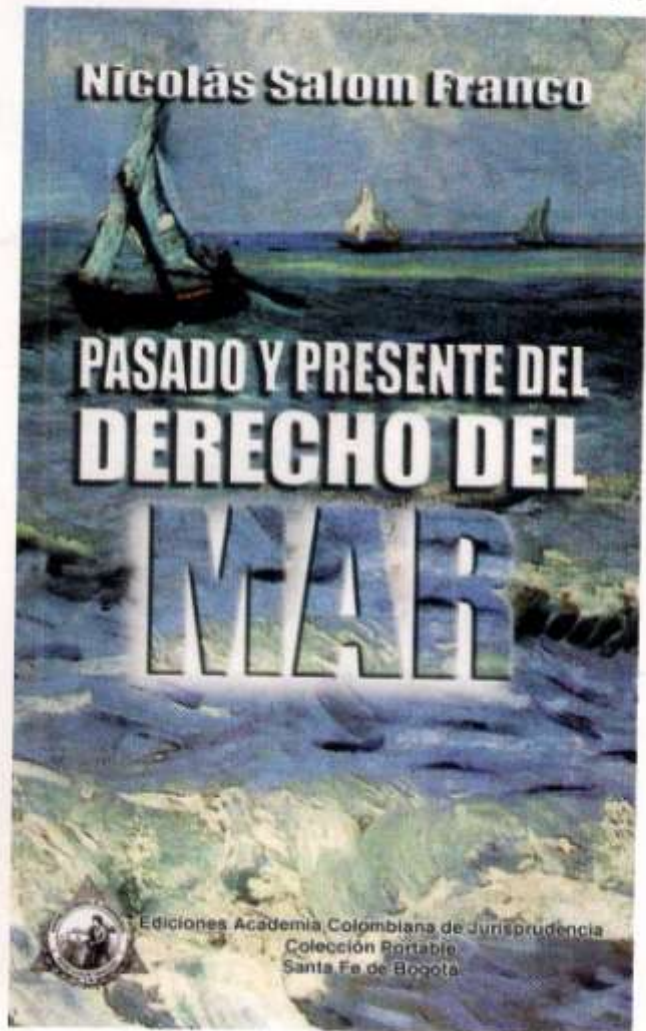
Al principio, cuando las cartas que él enviaba a casa no dejaban de hablar de la bella Emma Hamilton, esposa del embajador británico en Nápoles, Fanny mantuvo el aplomo y no dio ninguna muestra de ser la esposa herida. Pero fue otra historia cuando la relación se convirtió en el escándalo que sacudió a toda Inglaterra.

Demasiado orgullosa para aceptar la fea humillación pero demasiado gentil para provocar una escena pública, sin aspavientos Fanny se apartó de la vida de Nelson. Jamás tuvo lugar un divorcio ni una separación legal; hasta su muerte Nelson siguió enviándole dinero para su manutención, tras lo cual el gobierno británico le concedió una generosa pensión hasta que murió en 1831 a la edad de 70 años.

"PASADO Y PRESENTE DEL DERECHO DEL MAR"

Su autor, Nicolás Salom Franco, afilado a la Liga Marítima de Colombia, es un reconocido jurista miembro de la Academia Colombiana de Jurisprudencia, autor de numerosas obras sobre la teoría del Estado y el Derecho del Mar. En esta última disciplina sobresalen: "Aspectos actuales del Derecho del Mar" publicado en 1986, la Convención del Mar de 1982" y "Dos colosos frente al Mar" publicadas en 1992 y 2003 respectivamente

"Pasado y presente del Derecho del Mar" es el texto más actualizado y completo sobre estos temas escritos en Colombia: abarca la evolución del derecho del mar desde la más remota antigüedad hasta las reformas realizadas por la comunidad internacional a la Convención del Mar de 1982 en 1992 y 1995; así lo dice en el prólogo el Dr. Marco Monroy Cabra, del cual tomamos algunos aportes: "Una obra dedicada al Pasado y Presente del Derecho del Mar como la escrita por el reconocido jurista Nicolás Salom Franco en el umbral del siglo XXI enfrenta distintos desafíos científicos y docentes (...) Es indudable la importancia del derecho del mar. Los mares constituyen grandes vías de comunicación para os buques mercantes y de guerra, con implicaciones económicas y estratégicas (...)



Aunque el estatuto de la Liga puede consultarse en nuestra página Web, se transcriben los artículos 3 y 4, objeto y finalidades respectivamente, ya que es importante que los asociados sean conscientes de ellos:

ESTATUTO DE LA LIMCOL

ARTICULO 3 - Objeto. El objeto principal de la Liga es coadyuvar al proceso marítimo y fluvial de Colombia, bajo la noción de desarrollo sostenible; estimular los valores de los hombres de mar y fomentar sus vínculos de confraternidad; propender por su propio engrandecimiento institucional y vivificar la conciencia marítima y fluvial, con el propósito de contribuir al fortalecimiento del poder marítimo nacional.

ARTICULO 4 - Finalidades. Los fines específicos de la Liga son:

1. Fortalecer el sector marítimo y fluvial de Colombia, mediante la participación activa en su fomento y desarrollo.
2. Brindar y prestar asesoría al Gobierno Nacional en materias marítimas y fluviales, así como también a las entidades públicas y privadas, nacionales o extranjeras.
3. Ofrecer y prestar su colaboración a la Armada Nacional para el cumplimiento de los fines institucionales que le señalan a ésta la Constitución Política de Colombia, sus leyes y normas reglamentarias, así como la participación en los proyectos de la Liga que le interesen a la Armada.
4. Promover y apoyar la formulación y/o la ejecución de estudios, planes, programas y proyectos, que tengan como fin cualesquiera de los siguientes objetivos:

a. El conocimiento, la gestión, la protección y la conservación del medio ambiente, por acuerdo, convenio o consorcio con entidades que cumplan estos fines.

b. La formación, la educación a través de terceros, la especialización y el desarrollo del talento humano necesario en los distintos niveles científicos y técnicos que demande el progreso marítimo y fluvial.

c. El fomento de las actividades marítimas y fluviales, especialmente las relacionadas con la marina mercante y el transporte de cabotaje e internacional, incluyendo las actividades conexas a todas aquellas.

d. La creación y organización de entidades orientadas hacia la obtención de los objetivos precedentes.

5. Cooperar con entidades afines, realizar aportes y/o ser participe o asociada de éstas.

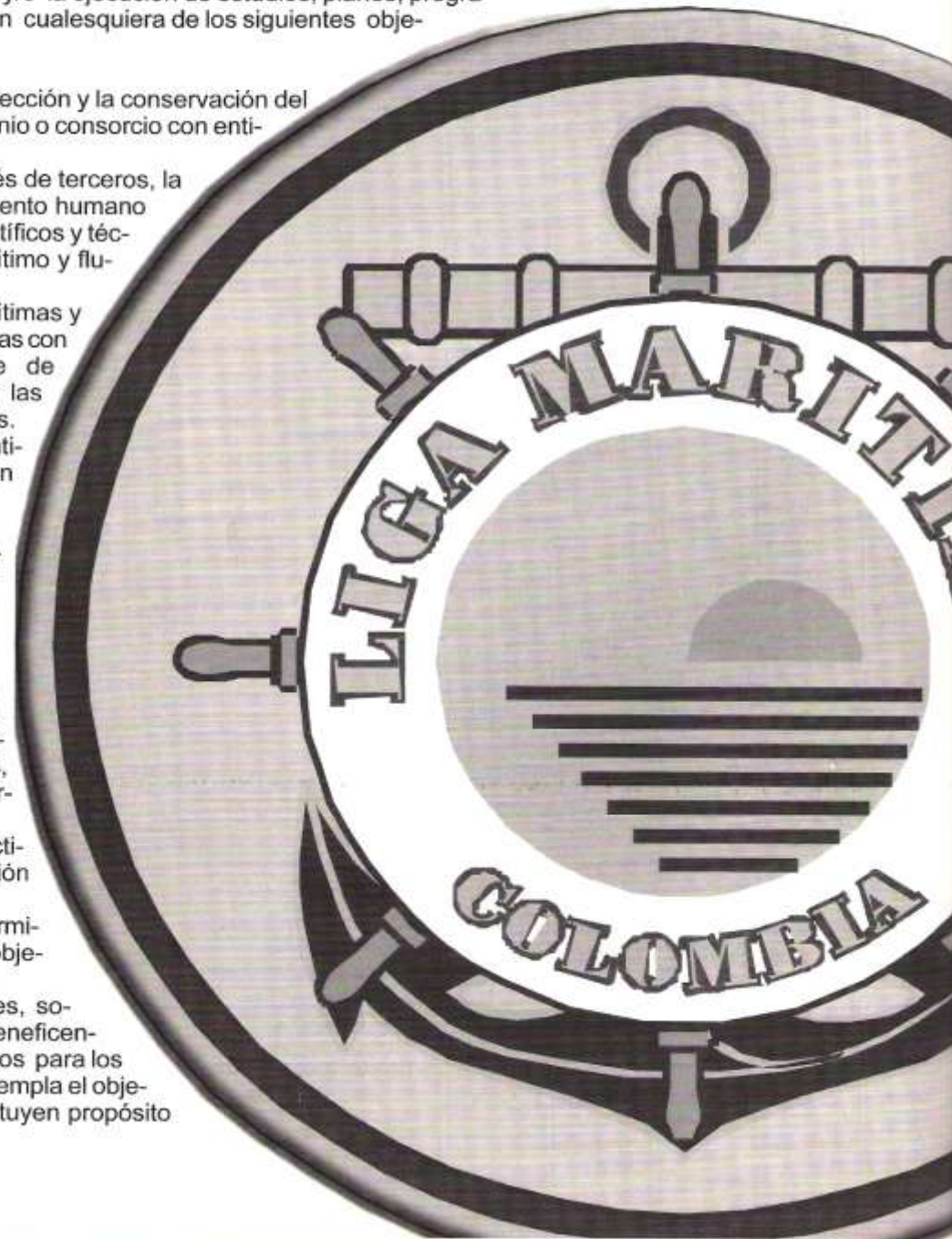
6. Realizar convenios con instituciones nacionales o extranjeras, encaminados a la obtención de recursos, transferencia de tecnología y/o apoyo.

7. Suministrar bienes, servicios y recursos, bajo diferentes modalidades, a entidades públicas o privadas, acordes con la naturaleza de la Liga.

8. Propender por la participación efectiva en la promulgación de la legislación marítima y fluvial.

9. Realizar las actividades que le permitan cumplir cabal y exitosamente su objeto y finalidades.

Parágrafo. Las actividades culturales, sociales, deportivas, recreativas y de beneficencia, se consideran mecanismos idóneos para los efectos de la confraternidad que contempla el objeto institucional y, en esencia, constituyen propósito permanente de la Liga.





Corporación de Ciencia y Tecnología para el desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial



COTECMAR, tiene dos Plantas Astilleras y una Dirección de Servicios Técnicos Industriales, localizadas en Cartagena a 180 millas del Canal de Panamá cerca de las más importantes rutas marítimas en el Mar Caribe, soportados con un equipo de profesionales y técnicos altamente calificados que permiten terminar los proyectos en el tiempo convenido y con la mejor relación costo-beneficio para nuestros clientes.



PLANTA BOCAGRANDE
Cartagena de Indias
jdcom@cotecmar.com
Tel: 5/6652 059/ 6655354



SERVICIOS TÉCNICOS INDUSTRIALES
Cartagena de Indias
dir-sti@cotecmar.com
Telefax: 5/6550452

PLANTA MAMONAL
Zona Industrial Mamonal Km 9
Cartagena de Indias
jef-com@comercial.com
PBX: 5/6685 033 - 6685 297



DIRECCION COMERCIAL
Plaza San Pedro Claver # 4 - 34
Cartagena de Indias
comercial@cotecmar.com
Telefax: 5/6647 657



CALIDAD A TIEMPO!

PRESIDENCIA
Cra. 10 # 27- 51 Of. 301 RTN Bogotá D.C.
pctmar@cotecmar.com
Tel. 1/3426786 - 2869510

DIRECCION DE CIENCIA Y TECNOLOGIA
Cra. 10 # 27- 51 Of. 301 RTN Bogotá D.C.
dir-cyt@cotecmar.com
Tel. 1/3426786 - 2869510

www.cotecmar.com



2005 PAZ Y FELICIDAD

Paz y Felicidad para los miembros de la Liga y sus familias,
para los que navegan en la inmensidad del mar,
para los que viven bajo el sol y cielo colombianos