

JUNIO 2009

EDICIÓN Nº 11 AÑO VII

La Timonera

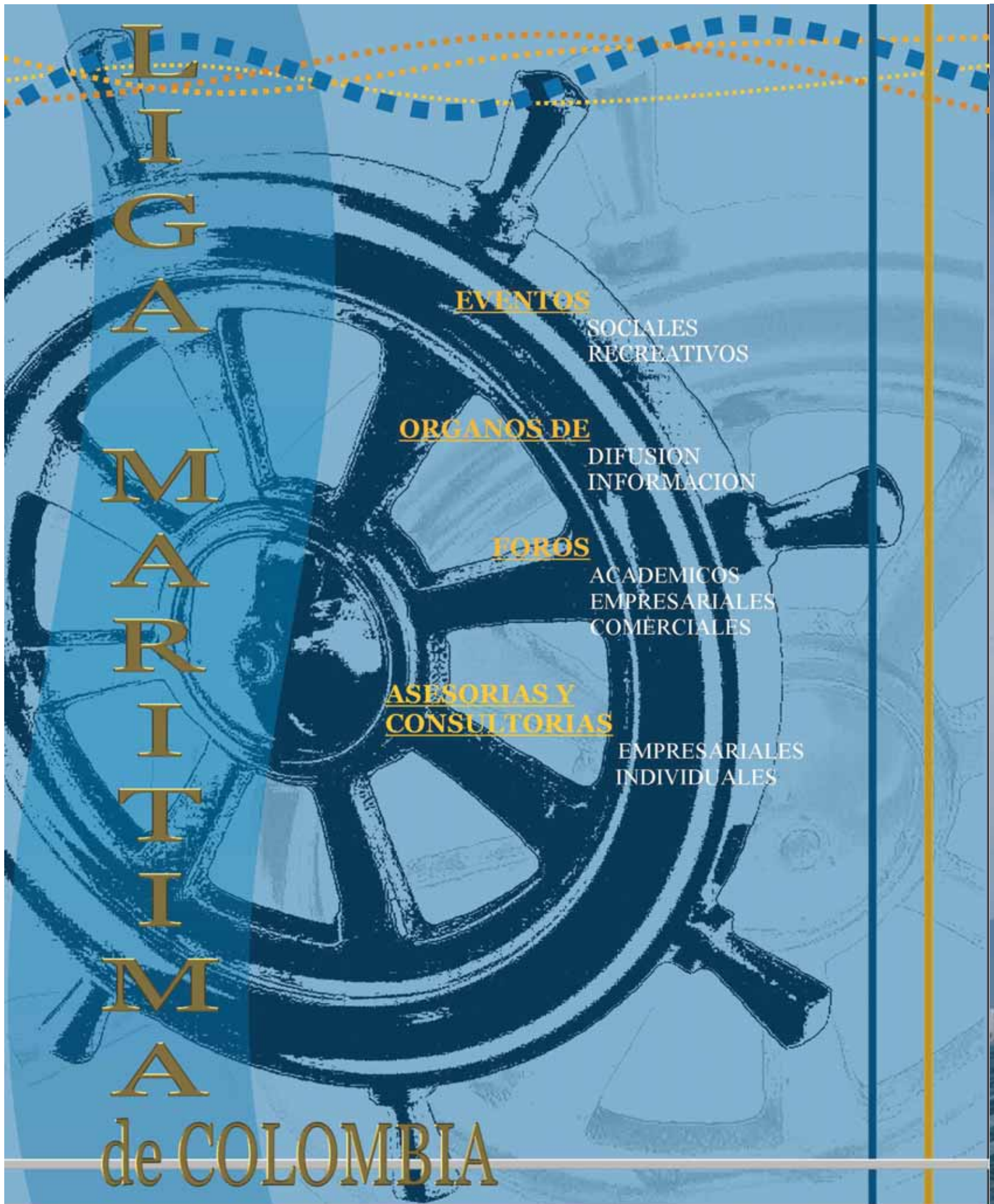


“El agua factor de interés nacional”

La Universidad del Mar:
una necesidad inaplazable.

¿Colombia pierde sus playas?

Los puertos secos ...
¿Por qué no arrancan?



**L
I
G
A

M
A
R
I
T
I
M
A

de COLOMBIA**

EVENTOS

SOCIALES
RECREATIVOS

ORGANOS DE

DIFUSION
INFORMACION

FOROS

ACADEMICOS
EMPRESARIALES
COMERCIALES

**ASESORIAS Y
CONSULTORIAS**

EMPRESARIALES
INDIVIDUALES

www.limcol.org
email:limcol@hotmail.com

LIGA MARITIMA DE COLOMBIA:
Calle 125 N° 19— 89 ofc. 406
BOGOTA—COLOMBIA

TELEFONOS: (57 - 1) 637 2218
637 2229



La Timonera

Directora

FLOR MERCEDES MAYORGA LINARES



LIGA MARITIMA DE COLOMBIA

Calle 125 N° 19 – 89 Of: 406
Teléfono: 637 22 18 Fax: 637 22 29
E mail: limcol@hotmail.com
revistalatomonera@gmail.com

CONSEJO DIRECTIVO:

Almirante Guidberto Barona Silva, Presidente - CN David Salas Prieto, Vice presidente – CF Enrique Alejandro Diaz Zambrano – CC José Guillermo Paez Sánchez – MY Juan Francisco Paz Montufar – CN Ricardo Alberto Rosero Eraso – TC Carlos Alberto Aguilar Ramírez – TF José Rafael Otoy Arboleda – TC José Alonso Escobar Isaza – CN Carlos Escamilla Camacho – CN Hector Alfonso Riveros Valero – CF Ernesto Cajiao Gómez – Carlos Humberto Lopez Alvarez. – CF Luis Antonio Parra García, Fiscal – CC Hector Vanegas Romero. Flor Mercedes Mayorga L. Directora Ejecutiva

Diagramación, Diseño, fotografías y Acabados

Liga Marítima de Colombia
Jairo Enrique Munard Diaz

Impresión

Imprenta y Publicaciones de las FF.MM.

Algunas de las imágenes e ilustraciones editadas en esta revista fueron tomadas de: www.lagranepoca.com, www.emcolbru.org, www.tarwi.lamolina.edu.pe, www.yachtforums.com/forums/attachments/oceanc, www.gimnasio.ws, www.eltiempo.com, www.semana.com, www.motomkracing.com/images/48755tiburon.jpg, www.ecotoobox.com/dirty-beach-02.jpg, www.webmar.com/imagenes/qm2maxi.jpg, www.2id.es/.../preview/hands_1_200px.jpg, www.sarda.es/impacto/colision-en-altamar/1.jpg, mw2.google.com/.../photos/medium/8163834.jpg, www.pdm.com.co, www.farm4.static.flickr.com, www.sextaestrella.com/.../2008/12/san_andres.jpg, www.simco.gov.co/Portals/0/Img/vial.jpg, www.multiconti.com/images/patio.jpg, www.zal.fr/mapaweb, www.yopal-casanare.gov.co, www.masaru-emoto.net/.../image/baikal/glass.JPG, drinkingwater.netfirms.com/sequia%20Venezuela.jpg, www.puertomalaga.com/.../agua/agua1280_1024.jpg, www.invemar.org.co/.../images/3391Bventura3.jpg, todosviajes.com/.../uploads/2008/07/0002.jpg, www.protocolo.org/.../PROTOCOLO2819-707080.jpg, 4.bp.blogspot.com/_BcI_PC1kAz0/SL8Hxyv3aBI/AA...static.flickr.com/71/217376412_3b7e72b349.jpg

Los artículos de esta revista son de responsabilidad de sus autores y no reflejan la opinión de La Timonera ni de La Liga Marítima de Colombia. Pueden ser reproducidos, con mención del Autor y de La Revista La Timonera

2

EDITORIAL

3

OPINION

APRENDIENDO A LA FUERZA. Guillermo Solano Varela.

¿ES COLOMBIA UN ESTADO MARÍTIMO? Coronel IM (RA), Julio César Carranza Alfonso.

FOMENTO DE LA CONCIENCIA MARÍTIMA. Capitán de Navío (ra) Ignacio Ríos Melo.

10

INTERNACIONAL

"LAS REGLAS DE ROTTERDAM" Una Nueva Convención Internacional en materia marítima. Leonardo Sicard Abad, Nicolás Martínez Devia.

14

INFORME ESPECIAL

"EL AGUA: FACTOR DE INTERÉS NACIONAL". Capitán de Fragata (ra) Ernesto Cajiao Gómez.

20

TRANSPORTE

LA TECNOLOGÍA Y NORMATIVIDAD PARA LA RECALADA Y ARRIBADA A PUERTO. Capitán de Navío (ra) Carlos H. Oramas Leuro.

LOS PUERTOS SECOS... ¿POR QUÉ NO ARRANCAN? Néstor Restrepo Rodríguez.

DIMAR PONE AL SERVICIO DE LA COMUNIDAD INTERNACIONAL HERRAMIENTA TECNOLÓGICA. Dirección General Marítima.

TRANSPORTE EN CIFRAS. Superintendencia de Puertos y Transporte

33

MEDIO AMBIENTE

LOS MANGLARES DE COLOMBIA: UN ECOSISTEMA ESTRATÉGICO. Vladimir Puentes Granada, David Arturo Bellon Galindo.

COLOMBIA PIERDE SUS PLAYAS? Paul Geerders.

SISTEMA NACIONAL DE INFORMACIÓN OCEÁNICA Y COSTERA -SINOC- Ing. Raúl Ángel Arévalo.

39

PESCA

ENFOQUE ECOSISTÉMICO DE LAS PESQUERÍAS. Francisco Torres.

41

EDUCACIÓN

LA UNIVERSIDAD DEL MAR: UNA NECESIDAD INAPLAZABLE!! Almirante (ra) Guidberto Barona Silva.

¿CÓMO DESARROLLAR IDENTIDAD COMO PAÍS MARÍTIMO EN AMBIENTES ESCOLARES? Clara Esperanza Pedraza Goyeneche.

DESPERTAR LA PASIÓN POR EL MAR. Capitán de Altura Jorge Andrés Nieto, Oficial de la Marina Mercante Nelson Jiménez Espinel.

HACIA UN SISTEMA NACIONAL DE EDUCACIÓN MARÍTIMA José Ignacio Gómez M.

49

HISTORIA

TESOROS DE LA NACIÓN OTROS GALEONES HUNDIDOS EN EL CARIBE COLOMBIANO. CN(ra) Guillermo Alfonso Bonilla

EL CONSEJO DE HISTORIA NAVAL CUSTODIO DE LAS RAÍCES INSTITUCIONALES. Capitán de Navío (R) Ricardo García Bernal

54

SOCIAL

I CONGRESO INTERNACIONAL DE DISEÑO E INGENIERÍA NAVAL 2009 Y 3 FERIA Y MUESTRA EMPRESARIAL COLOMBIAMAR 2009. Erika Bru.

COMO PUEDEN LOS SECTORES MARÍTIMOS, FLUVIALES Y COSTEROS CONTRIBUIR CON NUEVAS OPORTUNIDADES DE DESARROLLO ECONÓMICO SUSTENTABLE, PARA RESISTIR LA CRISIS GLOBAL Y BENEFICIARSE DE ELLA. Capitán de Navío (r) Rafael Steer Ruiz.



Amigo Lector:

Como ha sido ya costumbre, al finalizar este primer semestre de 2009, la Liga Marítima de Colombia entrega a sus afiliados y a la comunidad marítima, fluvial y portuaria en general, una edición más de **la Revista La Timonera** con la que se persigue el cumplimiento de uno de sus objetivos planteados desde su creación, dirigido a promover e integrar el sector al desarrollo económico y social de la nación y propiciar la creación de una conciencia marítima en la sociedad.

En esta nueva edición se han abordado temas de mucho interés y trascendencia nacional e internacional; tal es el caso del **informe especial** que aborda el tema del **agua como factor de interés estratégico nacional y global**, por sus implicaciones en la salud, la alimentación y el medio ambiente y las consecuencias generadas por el cambio climático en las zonas costeras y de interacción fluviomarina.

En materia de transporte marítimo aparece un juicioso análisis de las nuevas **Reglas de Rotterdam** que pretenden unificar y actualizar las normas que muchos años regularon esta importante actividad del comercio internacional como fueron las Reglas de La Haya, La Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo.

La **Dirección General Marítima y la Comisión Colombiana del Océano** aprovechan esta tribuna para compartir con la comunidad importante información sobre sus servicios.

Los **componentes ambiental y pesquero** están siempre presentes con interesantes ensayos y experiencias investigativas de avanzada.

Y la **educación, la historia y la creación de conciencia e identidad marítimas** no podrían faltar con sesudos estudios que no descansan en recalcar ante la sociedad sobre la importancia de la formación del talento humano y de las nuevas generaciones con sólidos principios y valores que permitan apreciar y promover los **Intereses Marítimos Nacionales y la Gestión del Conocimiento** a los más elevados estratos de la Sociedad mediante la constitución de una Institución de Educación Superior, que bien podría ser la **Universidad del Mar**.

Se ha reservado también una sección especial para contemplar y promover Foros y Congresos que permiten apreciar los avances tecnológicos y empresariales del sector en los meses por venir

Esperamos, en consecuencia, que el temario puesto a su consideración en esta nueva edición de la revista sea del agrado e interés de todos nuestros lectores.

Sea esta la oportunidad para agradecer de corazón el aporte de los autores que enriquecieron esta edición con sus artículos tan variados y de significativo interés.

Buen Viento y Buena Mar

FLOR MERCEDES MAYORGA LINARES

Directora Ejecutiva **LIMCOL**
Directora Revista "**La Timonera**"



APRENDIENDO... A LA FUERZA

Retrocedamos en el tiempo y situémonos en el panorama económico mundial que se vivía hace tan sólo 7 meses atrás. Todo era prosperidad, rodeado por una gran liquidez, con una actividad impresionante de compra y venta de productos y servicios a nivel mundial, con unos márgenes exageradamente positivos para las empresas y los Estados nunca vistos hasta el momento.

La industria marítima no fue ajena a este apogeo y solamente para dar un ejemplo los buques cape size, cuyo promedio de venta era de USD 25,000 por día, llegaron a costar la ridícula suma de USD 200,000 por día; Los fletes se duplicaron y en algunas rutas se triplicaron. Con estos excedentes lo que la mayoría de armadores decidieron fue ordenar cada vez más y más buques, apoyados en muchas ocasiones por inversionistas y bancos, que aunque no entendían mucho del negocio, veían como crecía como espuma. Tanto así que se llegaron



a financiar buques hasta por el 110%. Las compañías navieras ordenaban por docenas y ayudaron a desarrollar muchos astilleros en especial en China, donde la mano de obra es bastante más económica. Era claro que un corto plazo el mundo habría logrado reponer toda su flota mundial y que por más que existiera sobre-oferta de buques, el negocio seguiría siendo próspero. Hasta que lle-

gó lo inesperado. Una crisis profunda de la economía donde la gran conclusión es que todos los sectores estaban montados sobre una burbuja que tarde que temprano tenía que estallar. Los precios de los productos y servicios llegaron a niveles absurdos, como el acero a niveles de USD 1200 la tonelada, o el grano a USD 1,000 la t.m., o los fertilizantes a USD 900 por tonelada. Ni hablar del petróleo a USD 150 por barril y muchos otros productos. Estos valores eran 4 y 5 veces más alto de lo que se venía pagando en tan solo dos años.

No entiendo cómo llegamos a pensar que estos precios podrían llegar a pagarlos el consumidor final quien es en sí el último afectado de la cadena, en especial con los grados de pobreza que se ven en nuestros países latinoamericanos.

Así mismo, el esquema de las bolsas del mundo se desmoronó causado por una ola de especuladores que hicieron creer a los desapercibidos inversionistas que esta época de prosperidad iba reinar por un largo plazo. Los americanos por su parte dejaron al descubierto su falta de control del sistema financiero que dicho sea de paso ya había mostrado varias alarmas para que hubiesen tomado las medidas del caso. Lo del Sr. Maydoff es una vergüenza para el sistema norteamericano; un señor que llevaba 20 años delinquiendo y finalmente arrasó con USD 50 mil millones de dólares, a costa de millones de ahorradores de buena fe.



La caída del comercio internacional fue abrumadora. Millones de toneladas de diversos productos se quedaron en los puertos, en espera de una recuperación de las economías. Las industrias de quedaron con un inventario alto y costoso, el cual nadie por el momento quería comprar. Viene el despido masivo de trabajadores ante la necesidad de parar varias líneas de producción. Los consumos se bajaron drásticamente. Las actividades portuarias así mismo tuvieron un detrimento importante. El "tsunami" ha empezado a cobrar víctimas en todos los sectores de la economía

La repercusión en el mercado marítimo no se hizo esperar y su caída sin duda fue mucho más pronunciada que en otros sectores. El mismo capsize de los USD 200,000 llegó a caer a USD 5,000 por día; Se veían buques por todos lados sin trabajo, y cuando salía una carga, aparecían 14/15 armadores peleando por ella. La caída de fletes ha sido estruendosa, y aunque hay algunos indicios de una leve recuperación, en muchos tráficos no se alcanza a transportar a niveles de equilibrio.

Sin duda el panorama es asustador y doloroso. Es increíble como las utilidades recibidas durante los dos años anteriores se desvanecieron en tan solamente cuatro meses y ahora el sector se ve en problemas de seguir operando ante el deterioro de la caja y la imposibilidad de conseguir créditos.

Como comentario algo contradictorio para las circunstancias nefastas que actualmente estamos viviendo, hay quienes dicen que esto es lo mejor que le pudo pasar a la actividad marítima. La crisis marítima llega dentro de un concierto internacional de todos los sectores donde por supuesto nos vemos afectados. Somos unos afectados más de una crisis global. Pero de haber seguido bajo prosperidad la economía internacional, se preveía que la industria marítima venía construyendo buques de forma acelerada desde hace tres años, sin ninguna concertación ni planificación, y que necesariamente en el año 2,010 se quebraría el equilibrio entre cantidad de carga y número de buques. Los fletes se veían caer en cualquier momento por esa abundancia de buques; esto iba a ser inevitable. Esto hubiera ocasionado que los fletes estuvieran deprimidos por los

Las consecuencias en el sector han sido fatales y vale la pena enunciar algunas de ellas:

- 1. Muchos buques que fueron concebidos dentro de un mercado de flete más o menos positivo y que están siendo entregados por los fabricantes en estos meses de crisis, los armadores no han tenido otra alternativa que amarrarlos. Hoy en Hamburgo no hay un sitio para amarrar un solo buque más. El puerto está lleno de buques la mayoría nuevos, esperando por la recuperación del mercado.**
- 2. La actividad de chatarrización se aceleró teniendo en cuenta que muchos buques viejos, aún operaban por cuanto el mercado estaba muy rentable como para tomar esa decisión. Con esta nueva situación del mercado no tiene sentido invertirlo una suma de dinero a un buque viejo cuando no va a poder recobrar dicha inversión frente al bajo nivel de fletes de estos días.**
- 3. Muchos proyectos de construcción se fueron al piso. Muchos armadores prefirieron abandonar los depósitos dados como avance a los astilleros, antes que esperar a la finalización del mismo. En otras palabras abandonaron las nuevas construcciones.**
- 4. El sector de los contenedores tiene actualmente el 30% de la flota hoy parada por cuanto no tiene sentido operar bajo este nivel de fletes.**
- 5. Todos los días llegan noticias de empresas incumpliendo compromisos, o en estado de quiebra, o sencillamente que salieron del ruedo.**
- 6. Los bancos en general no quieren saber nada de financiación de buques. Se acabó la leña para la hoguera.**



siguientes 10 años por lo menos. De no haber sido por la crisis ningún armador hubiera tomado la decisión de enviar a chatarra sus buques ni se hubiera renunciado a la construcción de buques de forma rápida y tajante. Estos sin duda hará que en 2 años vista, cuando esperamos que haya una recuperación de la carga, se logre más rápidamente el equilibrio carga versus buques, y como consecuencia obtener unos mejores fletes.

Pero dentro de este fatídico paisaje, empiezan a madurarse ciertas conclusiones, que aunque algo prematuras, bien vale la pena anotarlas para no olvidarlas en tiempos de júbilo, y porqué no, aplicarlas a nuestra vida personal y familiar.



1. Debemos estar mas preparados para escenarios negativos que positivos. En los tiempos buenos es muy fácil tomar decisiones, los momentos difíciles nunca vienen solos.

2. Siempre se debe tener un fondo de seguridad para los periodos difíciles. Aunque se nos presenten inversiones atractivas, en todo caso es muy importante mantener un dinero en efectivo o activos que se puedan convertir en efectivo rápidamente. Cuando las cosas van mal, es muy probable que los bancos cierren los créditos al sector, o de tenerlo los intereses son ridículamente altos.

3. Se debe ser prudente en la forma de afrontar los proyectos. Aun-

que el endeudamiento sea necesario, se debe ser prudente con él. No se puede crecer solamente a base de endeudamiento, un porcentaje alto de recursos propio es importante. De lo contrario se puede estar creciendo rápidamente pero sin un piso sólido y con unos costos de operación muy altos.

4. En los periodos de crisis es muy importante la protección de la caja. Sin dinero con qué operar es sencillamente el fin. Por eso el flujo de caja hay que revisarlo diariamente y suprimir todos los gastos innecesarios.

5. Debe existir una mediana concertación entre armadores sobre qué y cuándo construir. Crecer desordenadamente y sin ninguna planificación al final afectará a todo el sector.

6. No tiene nada de raro, que la naturaleza con su sabiduría, nos esté pasando una factura de cobro por la forma tan absurda como hemos destruido nuestro medio ambiente. Nos empeñamos en sacar proyectos a la fuerza, disfrazados por el espejismo enorme del gran número de empleos nuevos que vamos a generar, a costa de atacar nuestro medio ambiente. Sin una crisis tan profunda seguramente no somos capaces de reflexionar y reaccionar sobre el aspecto ambiental que se convertirá en prioritario en los siguientes años.

Con esta lección de vida que estamos recibiendo, nos queda claro que, al igual que el hombre, las empresas para sobrevivir tienen que ser lo suficientemente ágiles para adaptarse a todo tipo de cambios a los cuales estamos expuestos. El que se logre adaptar rápidamente al cambio, podrá sobrevivir y gozar nuevamente de los mercados rentables; el que no, está condenado a desaparecer.

Por: *Guillermo Solano Varela*
Gerente Navesco

O
P
I
N
I
O
N





Posiblemente muchas personas contestarán la pregunta contenida en el título de estas páginas que Colombia es de hecho un Estado marítimo. De inmediato, surge una respuesta negativa, logrando con ello el primer propósito: abrir el debate. Y el debate está en que Colombia sí es un país marítimo, mas no un Estado marítimo. Y para afirmar lo anterior nos valemos de recordar los elementos constitutivos de un Estado: territorio, nación y gobierno. Bajo el primer elemento del Estado, el territorio, acogido en términos de país, el nuestro es indiscutiblemente marítimo. Sobre esta afirmación no hay dudas; todos lo sabemos al tener en mente los dos océanos que bañan el territorio continental y representan otro tanto, casi similar al área de éste último; por los tres mil kilómetros de costas y el "tercer mar" que representan los más de diez mil kilómetros de ríos navegables, así como el incontable número de afluentes, lagos y lagunas que bañan el territorio nacional, sin incluir el inventario de las riquezas que nuestros mares pueden prodigar a la población colombiana. Finalmente, la nación como segundo y más importante elemento del Estado, la que tiene mentalidad, conciencia y voluntad propias pero desafortunadamente mediterráneas, continentales, apegadas a las montañas y a los llanos. De otra forma, siendo el nuestro un Estado democrático con un gobierno legítimamente elegido y constituido, este tercer elemento tampoco tiene inclinación ni mucho menos naturaleza marítima. Con la calidad de sus componentes, no podemos tener un Estado marítimo.

Entonces ¿Qué hay que hacer para tener un Estado marítimo?

Como la respuesta no es fácil obtenerla de manera inmediata, y además estas líneas van dirigidas a un muy pequeño número de Colombianos que sí conoce y sabe del mar, es a todos los "hombres de mar, marinos de Colombia" a quienes nuevamente lanzamos nuestra propuesta para que como un granito de arena intentemos llenar las inmensas playas de la indiferencia y del letargo en que nos hallamos sumergidos con relación a los océanos y su

gran potencial económico y de desarrollo: Estamos reiterando la conformación de una asociación de segundo o tercer nivel, si es del caso, conformada con las asociaciones de primer nivel que hoy día tienen vida jurídica y que pueden sin lugar a dudas hacer pensar al país en el mar y algún día algún día, impulsar la conformación de un Estado marítimo.

Hace unos meses en un escrito titulado "Propuesta para la creación de una federación de profesionales del mar" planteábamos la posibilidad de unir a las personas que por uno u otro motivo tuvimos o tienen antecedentes laborales relacionados con el mar y que por circunstancias de profesión, especialidad o inclinación natural, y que aún en servicio activo unos, y otros ya en la tranquila condición de pensionados, estamos en una de las varias asociaciones que hay legalmente constituidas: Liga Marítima de Colombia -LIMCOL; Centro de Excadetes y Oficiales Navales -POCIGÜEICA; Liga Naval Colombiana; Asociación Colombiana de Oficiales de Infantería de Marina -ANFIBIOS; Corporación de Fomento Cultural "El Refugio del Marino"; Asociación de Infantes de Marina -ASIMAR; Asociación de Ingenieros Navales y Profesionales Afines -ACINPA; y junto con las anteriores asociaciones, las que existen del sector cooperativo, todas, entidades sin ánimo de lucro cuyo denominador común es el mar por intermedio de los profesionales que estuvimos o están trabajando en su entorno, que a

su vez representa un patrimonio que nuestros conciudadanos no aprecian y a duras penas han conocido por motivos turísticos.

El núcleo central de esta propuesta es, además del mar como argumento principal y los aspectos económicos, científicos y sociales que de él emanan, identificar los temas y las áreas de interés común que las asociaciones mencionadas anteriormente, y aquellas que por omisión nuestra no lo estén, tengan en su respectivo objeto social y en sus fines específicos, con los que se pueda hacer un solo frente, una sola fuerza y un solo derrotero. Vale observar que si aún dentro de todas las asociaciones existentes pudieran haber intereses u objetivos no tan generales que condujeran a la creación de asociaciones de segundo nivel (federaciones), aún así, sigue la posibilidad de organizar una de tercer nivel (confederación) con esas posibles áreas y temas afines. Es solo cuestión de voluntad gremial para lograr despojarnos de posibles diferencias y aun de algunos egoísmos, acoger el denominador y los objetivos comunes, pensando en el país marítimo en que vivimos y en la gran posibilidad de promover un ESTADO MARÍTIMO.

Por lo anterior, invitamos a nuestros antiguos superiores, compañeros y colegas que hoy rigen las asociaciones mencionadas anteriormente para que analicen la propuesta; para que de manera objetiva consideren esta posibilidad, ausculten sus ventajas y desventajas, y la manera viable de hallar el camino para su materialización y concreción. Si intentamos las anteriores acciones, cualquier resultado abriría el camino para alentar a nuestros dirigentes a tener el Estado marítimo que anhelamos.

Para ser prácticos en esta propuesta, a manera de ejemplo, damos sendas ideas para el "objeto y fines específicos" de la propuesta, iniciando por su objeto social: "Aglutinar las asociaciones de profesionales de los sectores marítimo y fluvial, promoviendo unidad de acción, con el propósito de contribuir a su desarrollo en el Estado Colombiano". Respecto de sus fines Específicos, damos entre otros, los siguientes: Promover y fomentar la cultura y la conciencia marítimas en la población colombiana con el apoyo de las autoridades nacionales y regionales; promover la superación académica y social de sus integrantes; prestar asesorías relacionadas con el

Contrastando con el tema marítimo referido a Colombia, hemos de afirmar que en el mundo hay, por ejemplo, Estados petroleros, agrícolas, archipelágicos y por supuesto, Estados marítimos; estos últimos no solo están rodeados ó simplemente cerca del mar, sino que son gobernados por dirigentes que piensan y sienten el mar y además, usufructúan de él. En el caso Colombiano, afortunadamente lo más difícil sería, si no lo tuviéramos desde siempre y para siempre, conseguir entrada al océano; ahora, humanamente no es imposible hacer pensar en el componente acuático de la tierra y sobre todo, como factor decisorio, poder tener una dirigencia nacional que piense y mire al mar.

sector marítimo y fluvial; preparar, promover y desarrollar planes y programas de igual carácter; investigar, analizar y plantear alternativas de solución a la problemática de los sectores marítimo y fluvial del país; promover y realizar intercambios con asociaciones similares de carácter internacional; coordinar con el Gobierno Nacional y apoyar a las instituciones estatales en los campos de su injerencia.

Finalmente reiteramos la invitación cordial a todas las asociaciones de profesionales del mar para que aunemos voluntades y esfuerzos; con la unión conseguir la fuerza de las ideas y lograr marcar el rumbo que conduzca al ideal que estamos proponiendo: Colombia un Estado marítimo.

*Por: Coronel IM (RA), Julio César Carranza
Alfonso Abogado, Especialista en Derecho
Comercial*





FOMENTO DE LA CONCIENCIA MARÍTIMA



Conciencia Marítima es el elemento intangible, abstracto, pero dinámico del Poder Marítimo, mediante el cual se integra la riqueza potencial al desarrollo de la Nación. ⁽¹⁾ Intangible y por tanto no la pueden tocar ni adivinar las personas; abstracta y por tanto alejada de la realidad; y por lo anterior confusa para nuestro pueblo de pensamiento mediterráneo. Es por estas razones que se debe "educar" al respecto. ⁽²⁾

El texto de Estrategia Militar y Marítima de la Escuela Naval define Conciencia Marítima como "el conocimiento exacto y reflexivo sobre el mar y sus proximidades tanto de su naturaleza como de sus alcances políticos, económicos y sociales. Al hablar del mar en el caso de la Conciencia Marítima, nos referimos al Territorio Oceánico".

Con el propósito de fomentar la educación con relación a la Conciencia Marítima hemos encontrado útil referirnos a los antecedentes de ese concepto hasta situarnos en la realidad del enunciado político de 2006.

El despertar nacional de la Conciencia Marítima puede considerarse presente en las reflexiones que condujeron al renacimiento en mayo de 1934 de la

marina de guerra por el conflicto con el Perú con la dotación de buques, escuelas de formación, el surgimiento de una marina mercante e infraestructura portuaria durante el transcurso de varias décadas.

Como resultado de la tenacidad en la defensa de los derechos marítimos de Ecuador, Perú y Chile se promulgaron decisiones a nuestro favor ante la oposición de las potencias en la década de 1970, como consecuencia se proclamó la extensión de nuestro territorio con la Ley 10 de 1978 incluyendo un componente de territorio marítimo que abarca el 48% del total y el consecuente incremento del patrimonio de la Nación. Hasta el año 2000 que se crea la Comisión Colombiana del Océano que trabajó para la formulación seis años más tarde, en el año 2006, de la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC) definiendo entre los "intereses marítimos", fomentar el reconocimiento de la cultura marítima nacional y promover la educación en temas del mar.

Las áreas temáticas de esta nueva Política Marítima incluyen: Desarrollo Institucional (Poder Naval, Autoridad Marítima), Desarrollo Económico (Puertos e Infraestructura Portuaria; Transporte Marítimo, Marina Mercante e Industria Naval; Pesca y

Acuicultura; Industria Turística; Minerales, Hidrocarburos y Fuentes de Energía No Convencionales, Alternas o Renovables), Desarrollo Territorial (Manejo Integrado de Zona Costera; Prevención y Atención de Desastres; Áreas Marinas y Costeras Protegidas), Desarrollo del Ambiente Oceánico y Costero (Conservación de Recursos y Ecosistemas Estratégicos; Biodiversidad Marina; Calidad Ambiental Marina; Cambio Climático) y, Desarrollo Sociocultural (Cultura Marítima, Educación Marítima; Patrimonio Cultural), las cuales a través de su consolidación, permitirán el fortalecimiento continuo del tema marítimo en Colombia.

Podemos entonces afirmar que se han dado pasos importantes en la consolidación de una conciencia marítima nacional, el reto es fomentarla. Sin lugar a equivocarnos identificamos dos puntos de apoyo en este propósito: la educación y concientización en todos los niveles; y las facilidades que el gobierno implemente para las actividades que deben impulsar la producción y el empleo en el ambiente laboral marítimo.

Es entonces cuando es oportuna la invitación a la reflexión sobre el impulso del empleo marítimo y la marina mercante.

Hemos aprendido por experiencia nacional que el recurso humano, la gente de mar, no se puede formar tan rápido como podríamos adquirir una flota mercante. Pasaron varios años con asistencia extranjera para calificar a oficiales navales y mercantes en la década del inicio de estas graduaciones en la Escuela Naval, también hemos conocido la necesidad del entrenamiento de oficiales mercantes a bordo y los periodos de reentrenamiento permanente necesarios bajo la supervisión de oficiales con ocasión de los ascensos.

Si pensamos en los intereses más altos de la nación podemos hacer referencia a algunos antecedentes.

En Chile se pudo hacer frente a las amenazas marítimas en el siglo XIX cuando las naves de la Compañía Sud Americana de Vapores constituyeron la columna vertebral de los convoyes que transportaron tropas y aseguraron la logística necesaria para sostener las campañas terrestres y las comunicaciones. Durante los cinco años de guerra transportaron

146.195 personas, que incluían tropas y autoridades de gobierno. Sin la participación de esas naves, la victoria habría sido obtenida en plazos más largos, con muchas dificultades y sacrificios inútiles de vidas. ⁽³⁾ Ejemplos como el anterior, nos invitan a reflexionar sobre la importancia que ha tenido la Marina Mercante en la historia.

El Mar Caribe nos presenta un ejemplo del concepto expresado por Alfred T. Mahan sobre la importancia de las comunicaciones marítimas y las ventajas de mantener el uso y control de nuestras vías de transporte marítimo y fuente de recursos: "La gran ventaja que el poder naval puede ofrecer a la nación que lo posee, es el control de las comunicaciones; y un poder naval de dimensiones globales ofrece el control de las comunicaciones mundiales. Las comunicaciones marítimas son el elemento más importante del poder y estrategia de las naciones. La capacidad de asegurar las propias comunicaciones e interrumpir las del adversario está en la raíz del poder nacional y es una prerrogativa de las potencias marítimas." ⁽⁴⁾ Las vías de comunicaciones marítimas privilegiadas de nuestra geografía son un factor a nuestro favor con una flota representativa haciendo uso de ellas.

Estas breves referencias buscan contribuir a la formulación de los interrogantes y las alternativas que nos permitan reafirmar criterios ya expresados en documentos de la voluntad política de la nación y generar desde las diferentes aristas del escenario marítimo la dinámica necesaria y merecida por nuestro país marítimo.

⁽¹⁾ Tomado de Apuntes sobre Política Naval de Colombia documento del Comandante de la Armada, Amirante Jaime Parra Ramírez, enviado al alto Gobierno, 1967

⁽²⁾ Análisis Histórico del Desarrollo Marítimo Colombiano, Capitán de Navío (ra) Enrique Román Bazurto, 2000.

⁽³⁾ The Influence of Sea Power upon History, A.T. Mahan, 1890

⁽⁴⁾ Importancia de la Marina Mercante en la Historia de Chile, http://novadesign.valparaisotv.com/wordpress/?page_id=28

Por: Capitán de Navío (ra) Ignacio Ríos Melo
Director FUNDANAUTICA



"LAS REGLAS DE ROTTERDAM" UNA NUEVA CONVENCION EN MATERIA MARITIMA

Después de casi siete años de análisis y discusión en el seno de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL), el pasado 3 de julio de 2008, la citada Comisión adoptó el texto de borrador final de un nuevo modelo de convenio en materia marítima denominado "Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo" ⁽¹⁾

El borrador de convenio fue presentado a consideración de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la cual a través de la Resolución A/Res/62/122 expedida el pasado 11 de diciembre de 2008 en Viena - aceptó el texto del Convenio y lo adoptó.

En esta Resolución, la Asamblea General autorizó la celebración de una ceremonia de apertura para la firma del Convenio la cual se llevará a cabo el próximo 23 de septiembre de 2009 en la ciudad de Rotterdam - Holanda. En la citada Resolución, la Asamblea General recomendó que las normas plasmadas en el Convenio sean conocidas como las "Reglas de Rotterdam".

El objetivo central de las denominadas "Reglas de Rotterdam" consiste en crear una normatividad uniforme que prevea el transporte de mercancías "puerta a puerta" entre dos Estados diferentes y en el cual, una parte de dicho transporte se efectúe a través del modo marítimo.

Con la adopción de esta disposición, las Naciones Unidas buscan alcanzar uniformidad normativa en materia de transporte marítimo con el fin de promover la seguridad jurídica y mejorar la eficiencia y previsibilidad comercial del transporte internacional de mercancías y, de esta manera, remover los obstáculos jurídicos al comercio internacional que se presentan en la actualidad entre los Estados por la aplicación de normas marítimas locales.

Las "Reglas de Rotterdam", una vez entren en vigor en el Estado que las ratifique, reemplazarán todos aquellos Convenios Internacionales que en materia de transporte marítimo haya suscrito y ratificado con anterioridad dicho Estado. ⁽²⁾

Las "Reglas de Rotterdam" además de cubrir aspectos que ya contenían las Reglas de la Haya, Haya Visby y Hamburgo tales como: la responsabilidad del transportador y las limitaciones de responsabilidad, han incluido unas nuevas reglas relacionadas con el empleo de documentos electrónicos de transporte y su negociabilidad. ⁽³⁾ Igualmente, las Reglas de Rotterdam, han aumentado los límites de responsabilidad del "porteador" ⁽⁴⁾ por los perjuicios resultantes de la pérdida o daño de la mercancía. En es-



tas reglas el límite de responsabilidad establecido es de 875 unidades de cuenta ⁽⁵⁾ por bulto o unidad de carga y de 3 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías que sean objeto de reclamación o litigio. ⁽⁶⁾

Una vez señalado lo anterior, se procede a explicar de forma general cuándo son aplicables estas nuevas Reglas. De acuerdo con los artículos 5 a 7, las Reglas aplican para contratos de transporte de línea regular ⁽⁷⁾ en los cuales el lugar de la recepción y el lugar de entrega de la carga estén situados en Estados diferentes "y" en el que el puerto de carga de un transporte marítimo y el puerto de descargue de ese

mismo transporte estén situados en Estados diferentes, "siempre y cuando", de acuerdo con el contrato de transporte, alguno de los siguientes lugares esté situado en un Estado Contratante: 1) El lugar de recepción, 2) El puerto de carga, 3) El lugar de la entrega o, 4) El puerto de descargue.

Adicionalmente, las Reglas señalan que el Convenio es aplicable independientemente de la nacionalidad del buque, del porteador, de las partes ejecutantes, del cargador, del destinatario o de cualquier otra parte interesada.



Es de resaltar que el artículo 6 de las Reglas de Rotterdam señala expresamente que el Convenio no aplica para contratos de fletamento ni para otros contratos para la utilización de un buque o cualquier espacio a bordo de un buque. Igualmente, el Convenio no aplica para contratos de transporte no regular.⁽⁸⁾

Además de lo anterior, es preciso anotar que la responsabilidad del transportador bajo este Convenio no está limitada al denominado periodo comprendido entre el momento en que las mercancías son cargadas a bordo del buque hasta cuando son descargadas del mismo (pluma a pluma), ni tampoco al

periodo comprendido entre el momento en que las mercancías están bajo la custodia del porteador en el puerto de carga y hasta que son entregadas en el puerto de descargue (puerto a puerto), sino que el Convenio cubre el periodo de responsabilidad que comienza desde el momento en que el porteador recibe las mercancías para su transporte y termina en el momento de su entrega (puerto a puerto).

Para que tal Convención Internacional aplique, es necesario que la misma contenga normas que regulen expresamente la responsabilidad del porteador, su limitación, o el plazo de que se disponga para el ejercicio de sus acciones. Ahora bien, si la Convención Internacional no regula estos temas o, sino es posible determinar el modo de transporte en que sucedió el daño o pérdida de la mercancía o, si no existe una Convención internacional aplicable, el régimen de responsabilidad que deberá aplicarse es el de las Reglas de Rotterdam.

Conclusión

Con este artículo se ha querido presentar los aspectos que se consideran más importantes de la reciente normatividad marítima internacional que acaba de expedirse. Igualmente, se espera despertar el interés de las autoridades marítimas colombianas, de los profesionales involucrados en esta industria y de los académicos, para que se comience a estudiar y analizar las Reglas de Rotterdam para su posible adopción en el país.

Tal vez la entrada en vigencia de estas nuevas reglas sea una buena oportunidad para que en el país se abra el debate sobre la conveniencia de acoger un Convenio Internacional que regule el transporte por vía marítima, pues hasta la fecha no hay ningún convenio internacional adoptado en esta materia.

En Colombia no podemos cerrar los ojos y desconocer lo que está sucediendo a nivel mundial, la tendencia que se impone es la de buscar la uniformidad en ciertos temas como lo es el tema marítimo, para generar una seguridad jurídica que garantice y mejore la eficiencia y previsibilidad del transporte internacional de mercancías reduciendo de esta forma los obstáculos jurídicos al comercio internacional.





Mientras en Colombia no se adopte en materia marítima alguno de los instrumentos internacionales ampliamente conocidos tales como las Reglas Haya Visby, las Reglas de Hamburgo y, hoy en día, las Reglas de Rotterdam, estaremos perdiendo una gran oportunidad de atraer una mayor demanda de tráficos marítimos internacionales, pues aunque nuestros puertos ofrezcan unas buenas condiciones de operación y costos competitivos, las grandes navieras y los generadores de carga preferirán seguir concentrando sus operaciones de transbordo en aquellos países en los cuales existe el conocimiento que han adoptado una normatividad internacional uniforme que regula cualquier pérdida o daño de la mercancía que pueda suceder en el transporte internacional.



Para cumplir con las obligaciones derivadas de la aplicación de esta regla "puerta a puerta" la Convención ha previsto el uso de varias formas de transporte para cumplir con el contrato, dando origen a operaciones de transporte multimodal. Respecto de este tipo de operaciones, las Reglas de Rotterdam han establecido el sistema de responsabilidad conocido como "sistema de red o camaleón" según el cual cuando es posible identificar el modo de transporte en que ha ocurrido el daño o pérdida de la carga y se ha verificado que el mismo no ha sucedido durante la ejecución del transporte marítimo las Reglas en principio no aplican; sino que aplica la Convención internacional que regula el modo de transporte en el cual ocurrió tal pérdida o daño

Referencias:

¹. El texto del Convenio se puede consultar en: http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html

². De acuerdo con el artículo 89 de las Reglas de Rotterdam, todo Estado que ratifique, acepte o apruebe el Convenio o se adhiera a él y que sea parte de las Reglas de la Haya, Haya Visby y las Reglas de Hamburgo deberá denunciar dichos convenios y sus protocolos.

³. Capítulo número 3 de las Reglas de Rotterdam

⁴. Artículo 1 numeral 5 de las Reglas de Rotterdam. Por porteador se entenderá la persona que celebre un contrato de transporte con un cargador.

⁵. Unidades de cuenta - Derechos Especiales de Giro (DEG): El DEG es una unidad de cuenta, creada y asignada a cada país por el Fondo Monetario Internacional en proporción al tamaño de su economía el valor de un DEG puede ser consultado de forma actualizada en la página de Internet del Fondo Monetario Internacional, www.imf.org.

⁶. Por un lado, en las reglas de la Haya Visby los límites de responsabilidad son: 666,67 DEG por bulto o unidad y 2 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas. Por otro lado, en la Reglas de Hamburgo los límites son: 835 DEG por bulto u otra unidad de carga o 2,5 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.

⁷. Es decir, aquel servicio de transporte que se ofrezca al público mediante anuncios o medios similares de publicidad y que incluya el transporte en buques que navegan con regularidad entre puertos determinados y conforme a un calendario de fechas de navegación a disposición del público.

⁸. Se entiende por transporte no regular todo transporte que no sea de línea regular

Por: **Leonardo Sicard Abad**, Presidente Asociación Colombiana de Logística ACOLOG, Socio Araújo Ibarra & Asociados
Nicolás Martínez Devia, Máster en Derecho Marítimo, Universidad Erasmus de Rotterdam Abogado Sénior Araújo Ibarra & Asociados S.A

- Asistencias en Puerto
- Remolques y Transportes Marinos
- Rescates y Salvamentos
- Control de Incendios, Derrames y Contaminación
- Operación de Puertos Carboneros y Petroleros



WWW.INTERTUG.COM



Oficinas Corporativas:
 Calle 9 # 80-45/61 Of. 302
 Tel: +57(1)235-7477
 Bogotá - Colombia

Oficinas Comerciales:
 Ave. Miramar # 23-05
 Cartagena - Colombia
 Tel: +57(5)860-9328
 e-mail: comercial@intertug.com



"EL AGUA: FACTO DE INTERÉS NACIONAL"

El tema del agua y su estrecha vinculación con los efectos del cambio climático, es materia actual de numerosa producción bibliográfica (casi imposible de resumir en este corto espacio), que coincide en calificar su solución como un factor de alto interés nacional y global por sus implicaciones en la salud, la alimentación y el medio ambiente de la humanidad.

"Podría el mundo enfrentar una catástrofe relacionada al agua, si no se modifica la manera como se administra y consume ese recurso" dijo el Secretario General de UNESCO cuando presentó el Tercer Informe de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo de los Recursos Hídricos en el mundo en el seno del V Foro Mundial del Agua, realizado en Estambul, Turquía a mediados de marzo del 2009. ⁽¹⁾

El documento se produce bajo la coordinación del Programa Mundial de Evaluación de los Recursos Hídricos (WWAP por sus iniciales en inglés) originado en la UNESCO, con el apoyo de 24 organismos y agencias de las Naciones Unidas que conforman la estructura ONU-Agua, lo que muestra la seriedad y el rigor científico aplicados al trabajo, que se actualiza cada tres años.

Entorno Mundial

Del informe se extraen algunos datos que nos permiten ubicarnos en el contexto global:

* En el año 2030 el 47% de la población mundial vivirá en zonas donde la presión ejercida sobre los medios hídricos será muy intensa.

* Las estimaciones presentadas son atribuidas por

los expertos a una suma de factores encabezada por el crecimiento demográfico que origina a su vez una mayor demanda de alimentos y energía.

* La población mundial pasará de 6.800 millones en la actualidad a 9.000 millones en el 2.050, lo que disparará dramáticamente la tasa de consumo para uso personal y para riego. Cerca del 90% de esos 3000 mil millones de nuevos habitantes del planeta para el 2050 estarán ubicados en países en desarrollo, la mayoría en regiones que tendrán limitaciones de acceso al agua potable y a medidas sanitarias mínimas.

* La demanda global de agua aumenta anualmente en 64.000 millones de metros cúbicos que equivale al consumo de un país como Egipto en ese período.

* En los últimos 50 años las extracciones de agua dulce se han triplicado y la superficie de riego se ha duplicado.

* La producción de un kilo de carne de vacuno consume entre 2.000 y 16.000 litros de agua. Se resalta la importancia de la administración del agua en usos agrícolas, que representa el 70% del consumo total de agua (agua para riego-demanda de alimentos) y que, como van las tendencias, podría aumentar hasta un 90% para el año 2050.

* A la producción de biocombustibles que triplicó su volumen entre el 2002 y el 2008 alcanzando los 77.000 millones de litros, se le declara responsable de contribuir significativamente con el aumento del consumo global del agua. De acuerdo con los expertos, la producción de un litro de carburante consume entre 1.000 y 4.000 litros de agua.

* Desde el punto de vista del cumplimiento de los "Objetivos del Milenio" la tendencia mundial mues-



tra que se está en la ruta para lograr el objetivo. Las cifras actuales indican que más del 90% de la población mundial se beneficiará de la calidad del agua potable para el 2.015. ⁽²⁾

* Pero en lo que se refiere al Objetivo de mejorar las medidas de saneamiento básico global se estima que para el 2.015 habrá solo una ligera disminución de la población beneficiada de 2.5 mil millones de habitantes a 2.4 mil millones.

* La demanda por energía (incluye la generación de calor, iluminación, potencia eléctrica y transporte), ha aumentado dramáticamente y su proyección al 2030 muestra un crecimiento sostenido en la demanda de carbón, petróleo, gas natural y en menor grado las fuentes de origen renovable y nuclear. De acuerdo con un informe de la Agencia de Energía Internacional el mundo necesitará en el 2030 aproximadamente 602 veces más energía que en el 2020.

* Entre el 2000 y el 2030 se espera que la población urbana se duplique en Asia y África. Para el 2030 la población urbana de los países en desarrollo concentrará el 81% de sus habitantes.

El Año Polar Internacional 2007-2008 ⁽³⁾

En el período indicado se llevó a cabo una importante campaña científica en los hemisferios ártico y antártico patrocinada por el Consejo Internacional para la Ciencia (ICSU) y la Organización Meteorológica Internacional (WMO), considerado el mayor esfuerzo científico realizado a nivel global desde el Año Geofísico Internacional de 1957.

Se caracterizó por nuevos descubrimientos científicos, nuevos métodos y herramientas de trabajo e investigación, importantes enlaces científicos interdisciplinarios y un gran entendimiento del pa-

pel de las regiones polares en el sistema de la tierra que demuestran que el presente es un período en el que el planeta cambia con gran rapidez especialmente en las regiones polares.

Los cambios que experimentan los polos son críticos por su impacto en los océanos, la criosfera y la biosfera, cada uno de los cuales posee un potencial para acelerar la tasa de cambio global.

Entre los avances científicos adquiridos y relacionados con el tema central del presente artículo, se destacan los siguientes:

* Nuevas evaluaciones de las capas de hielo y del campo gravitacional de Groenlandia y la Antártica tomadas con sofisticada tecnología satelital muestran que están perdiendo masa considerablemente, lo cual conduce al incremento en el nivel del mar.

* El incremento en el calentamiento gradual de la Antártida es más notorio que antes del IPY.

* Se llegó a sitios nunca antes visitados por el hombre y se penetró en las capas de hielo permanente (permafrost) y en el suelo y roca subyacente con tecnologías avanzadas desde satélite y aviones especiales.

* Se elaboró nueva cartografía de las capas de hielo y sus fondos para que sirvan de modelos muy exactos para predecir los cambios en esas capas en el futuro.

* Durante el proyecto la extensión mínima de verano de la capa perenne del Ártico decreció en aproximadamente un millón de kilómetros cuadrados desde que se controla por registros satelitales.

* La expedición observó una tasa de deriva de los hielos sin precedentes a lo largo de la cuenca Ártica, suministrando clara evidencia de cambios en el





sistema océano-atmósfera de ese hemisferio.

* Se descubrió una rica biodiversidad en los mares del sur y nueva evidencia de calentamiento global en la corriente circumpolar antártica que se ha calentado más rápido que el promedio oceánico global.

* El agua del fondo (más densa) formada cerca de la antártica tiene más participación de agua pura (evidencia del derretimiento de las capas de hielo) y en algunas partes más caliente que en otras, lo que indica que el calentamiento global está afectando este hemisferio en medidas insospechadas.

* Se encontraron grandes "piscinas de carbono" almacenadas en el permafrost en magnitudes muy superiores a las estimadas con anterioridad. Si el calentamiento global prosigue, este carbono alcanzará la atmósfera más pronto de lo esperado en la forma de gases de invernadero.

* Se observaron cambios sustanciales en el tipo y extensión de la vegetación y organismos asociados en el Ártico.

La disponibilidad de agua

El agua cubre algo más del 70% de la superficie de la tierra con un volumen total de casi 1.400 millones de kilómetros cúbicos. Si estuviera distribuida de modo uniforme sobre el planeta formaría una capa de casi tres mil metros de profundidad. No obstante esa magnitud, sólo un 3% de ese volumen es utilizable por el hombre. El otro 97% se encuentra en los océanos y mares interiores y por sus condiciones químicas (35 partes por mil de sales en suspensión) es inconveniente para muchos usos prácticos. ⁽⁴⁾

El Agua: Factor de conflicto internacional

El tema del recurso hídrico definitivamente está en el orden del día mundial y nacional. Un artículo aparecido hace escasos días en El Tiempo ⁽⁵⁾, cuya autoría pertenece al Profesor Jeffrey Sachs de reconocido prestigio académico, describe los numerosos conflictos que existen en el planeta por cuenta de la escasez del preciado recurso como él lo denomina.

En efecto, las zonas desérticas del planeta (Chad, Sudan, Etiopía, Somalia, Irak, Afganistán y Pakistán) para nombrar algunas, han visto cómo el fenómeno se acrecienta a pasos de gigante en la medida en que el recurso se convierte en motivo de enfrentamiento bélico.

Los Gobiernos atienden el problema con métodos estrictamente bélicos sin tener en cuenta que se trata de una lucha por el sustento, la supervivencia y el manejo de los suelos. Las potencias a su vez, entran en el conflicto apoyando al gobierno de turno con tropas y armas "para sofocar el levantamiento o atacar Estados fallidos". Poco o nada de esos esfuerzos y presupuestos se dedican a solucionar la crisis hídrica, la alimentación o el riego de los suelos.

El recurso en consecuencia, se encuentra ya bajo alta presión en muchos lugares de la tierra afectado por la superpoblación, el agotamiento de las aguas subterráneas, la contaminación por residuos sólidos y líquidos y las consecuencias del cambio climático. Sus efectos continua el articulista, se aprecian con facilidad: "Sequías y hambrunas, pérdida de los medios de sustento, propagación de enfermedades transmitidas por agentes presentes en el agua, migraciones forzadas y conflictos abiertos".



Propone el Profesor Sachs promover instancias de acercamiento entre líderes científicos, políticos y empresarios de sociedades que comparten problemas de escasez de agua con el fin de obtener ideas y soluciones realistas acordes con la magnitud del problema. La situación entonces, es seria aquí y en el resto del mundo. No es problema lejano que no nos concierne. Finaliza el autor con esta frase: "El desafío común de un desarrollo sostenible debería unir a un mundo dividido por los niveles de ingreso, las religiones y la geografía".

El entorno nacional

El ejercicio realizado recientemente ⁽⁶⁾ para la formulación del proyecto de ley del agua (agosto de 2007) en el que participó la Liga Marítima profundizó en la situación nacional del recurso agua indicando que:

* El IDEAM prevé que para el 2015 el 66% de los municipios del país estarán en alto riesgo de desabastecimiento del recurso y para el 2025 la cifra podría aumentar hasta el 69% de las poblaciones del país.

* El país aún mantiene cifras promisorias de reserva hídrica con sus variadas cuencas hidrográficas, sus regiones boscosas, un nivel de precipitación anual de 3000 milímetros al año muy superior al nivel mundial (900 mm/año) y al de Suramérica (1.600 mm/año).

* En Colombia la demanda de agua calculada en el 2003 se distribuyó en un 54% para uso agrícola, 29% para uso doméstico, 13% para uso industrial, 3% para uso pecuario y 1% para servicios.

* Las corrientes más intervenidas del país son las del río Bogotá, el Cauca, el Chulo y Chicamocha, el Pamplonita y el Pasto que actúan como recolectores

Del 3% de agua utilizable por el hombre aproximadamente el 87% se halla atrapado en los casquetes polares o en profundos yacimientos subterráneos. No obstante esas limitadas cantidades, el género humano dispone de aproximadamente 40.000 km³ de agua dulce que equivale a aproximadamente 7.000 m³ por persona lo que parecería suficiente para asegurar con largueza el abastecimiento general de la humanidad, si no fuera por el hecho de que el agua está mal distribuida o en sitios inadecuados.

de aguas residuales en sus respectivas microcuencas.

* Se identifica en el estudio del proyecto de ley mencionado como problema central "la baja inversión en infraestructura sanitaria y saneamiento básico tanto pública como privada en la mayoría de los municipios del país, reflejada en la carencia de redes de alcantarillado y plantas de tratamiento de aguas residuales domésticas e industriales, proliferación de pozos sépticos y redes de alcantarillado en mal estado"

* Igualmente se identifica la ilegalidad urbanística que invade zonas de reserva ambiental, inadecuada disposición de residuos sólidos, ausencia de regulación y control en humedales (desaparecidos en un 99%), incremento en la demanda de agua por razones demográficas y necesidades en materia de normatividad para la regulación del derecho individual al mínimo de agua potable.

* Los problemas ambientales más costosos para Colombia de acuerdo con el estudio "Prioridades ambientales para la reducción de la pobreza en Colom-





bia" elaborado por el Banco Mundial son: La contaminación atmosférica urbana, los servicios deficientes de abastecimiento de agua, saneamiento e higiene, los desastres naturales y la degradación de los suelos y los bosques. El costo de estos problemas supera el 3.7% del PIB Nacional.

Cómo responde el Gobierno

* Un nuevo marco normativo establece una serie de incentivos económicos para solucionar los problemas detectados, tal como lo expone la Sra. Viceministra del Agua, (7) a saber:

1. Plan Nacional de Desarrollo (Ley 1151/2007: Destina \$ 1 Billón por vía de las audiencias públicas para agua potable y saneamiento básico
2. Acto Legislativo 4/2007 (Modifica Arts 356 y 357 de la Constitución): Establece que los recursos del Sistema General de Participaciones-SGP-, de las entidades territoriales serán destinados a la financiación prioritaria de los servicios de agua potable y saneamiento básico, con énfasis en la población más pobre
3. Ley 1176/2007: Crea la bolsa exclusiva para el agua potable y determina que el 5.4% del SGP va para el sector agua.
4. Decreto 028/2008: Define la estrategia de monitoreo, seguimiento y control al gasto del SGP
5. Planes Departamentales de Agua y Saneamiento para mejorar la cobertura, calidad y eficiencia en la prestación de servicios públicos de AP y SB
6. Metas al 2010: Reducir al 30% los vertimientos de aguas sin tratar.
7. Al 2019: Reducir el 50% de los vertimientos de aguas sin tratar

Conclusiones

- 1.- En 30 años el agua será un recurso tan demandado en el mundo que provocará serios conflictos in-

ternos e internacionales, mayores a los actuales, si no se toman medidas adecuadas de protección del recurso desde AHORA.

2.- Debe convertirse en elemento de interés nacional y como tal atraer la mirada del gobierno en términos de Política de largo alcance, con medidas de protección ambiental (bosques, laderas, riberas de los ríos), sanitaria y de defensa contra el cambio climático.

3.- Debe reconocerse como indicador vital del nivel de desarrollo de un país.

4.- El balance que de manera escueta se muestra en este artículo permitirá al lector deducir si las medidas tomadas por el Gobierno son suficientes para neutralizar y reducir las limitaciones y falencias encontradas en el diagnóstico y cumplir las metas trazadas o si por el contrario estamos lejos de resolver el problema para el 2030.

Califique usted, amigo lector.

La cuenca del Amazonas, dispone del recurso en abundancia pero la exportación del líquido a otros países no resulta muy económica. El régimen de lluvias es otro buen proveedor del líquido, pero errático en su distribución espacio-temporal, lo cual origina las inundaciones y sequías que se observan por doquier, que el hombre trata de regular mediante la construcción de costosas de represas, distritos de riego y embalses. Hoy en día se calcula que al menos 36 países, la mayoría de ellos en desarrollo, disponen de entre 1.000 m3 y 2.000 m3 de agua potable por persona (nivel considerado como grave limitación para el desarrollo).



El uso del agua

La agricultura de riego es el más grande consumidor de agua (70% a 80% del recurso disponible en algunos países) y la largueza en su empleo se debe en general al suministro gratuito o altamente subsidiado, con escasas medidas de estímulo para su manejo eficiente. El resultado: Eficiencia promedio global inferior al 40% y deterioro progresivo de los sistemas acuáticos más grandes del mundo. Esta eficiencia se podría incrementar con un mejor manejo y operación de los sistemas como la reparación de canales de riego, la nivelación de campos para distribución uniforme del agua, la dosificación del flujo de salida en los embalses acorde con las necesidades reales aguas abajo y la adopción de técnicas novedosas y más eficientes como el riego por goteo. Expertos del World Watch Institute indican que "si la eficiencia del riego se elevara tan sólo en 10% a nivel global, se podría ahorrar suficiente agua en el mundo para atender todas las demandas residenciales del líquido en el planeta".

Bibliografía:

- (1) The United Nations World Water Development Report 3:Estambul, 16 de Marzo de 2009
- (2) WHO and UNICEF Joint Monitoring Programme 2008, pp 8 and 13
- (3) The State of polar research. Declaración del Consejo Internacional para la Ciencia (ICSU) y la Organización Meteorológica Mundial (WMO) para el Año Polar Internacional 2007-2008. pp 16
- (4) Documento Verde, Servicio Cultural e Informativo de los EEUU de América, 1995
- (5) Las guerras por el agua. El nuevo recurso preciado. Jeffrey Sachs, profesor de Economía y Director del Earth Institute, Universidad de Columbia, en El Tiempo, 26 de abril de 2009, pp 1-30
- (6) Proyecto de ley del Agua 2007. Liga Marítima de Colombia
- (7) Ministerio del Ambiente, Vivienda y Desarrollo. Vice ministerio del Agua y Saneamiento, Presentación oficial en pps, Cali, 2008

*Por: Capitán de Fragata ® Ernesto Cajiao Gómez.
Coordinador Académico de la Especialización en
Economía Ambiental y Desarrollo Sostenible,
Universidad de San Buenaventura, Cali*



Eduardoño, un conjunto de negocios a su SERVICIO

Náutico | Lubricantes | Agrícola | Energía | Soluciones Ambientales

www.eduardono.com

• MEDELLÍN Carrera 48 14-68 Conm. (4)444 5888 • ITAGÚÍ Carrera 42 (Autopista Sur) 46-171 Conm. (4)372 2955 • BOGOTÁ Calle 198 22-81 Conm. (1)678 0019
• BUENAVENTURA Calle 6 (Av. Simón Bolívar) 21B-02 Conm. (2)242 2210 • CARTAGENA Calle 25 24A-10 Calle Real, Manga Conm. (5)660 8395, Bosque Trasnrv. 52 16-347 Conm. (5)669 4970



LA TECNOLOGÍA Y NORMATIVIDAD PARA LA RECALADA Y ARRIBADA A PUERTO

Con el incremento y la especialización de los buques principalmente, los nuevos trazados de rutas marítimas, la aplicación de recientes tecnologías para la navegación de altura y la arribada a puerto, a llevado a dinamizar y aplicar todas las normas a considerar para ofrecer desde la recalada, un arribo seguro y eficiente a puerto.

El Caso Colombiano

Un comentario especial merece este aspecto de la arribada a puerto en el país, considerando la diversidad de entidades que intervienen en el tema, y que dadas las circunstancias se plantean riesgos innecesarios que afectan la eficiencia y disminuyen la seguridad en la arribada a puertos colombianos, considerando el incremento del tráfico marítimo y fluvial.

Como primera medida el generador de las políticas de transporte en el país es el Ministerio de Transporte, quien coordina y enlaza todas las actividades en este sentido, en lo que la Ley 105 de 1993 ha denominado el "Sector Transporte", este comentario entonces está dirigido a conocer los organismos que intervienen en la actividad portuaria y la diversidad jerárquica de estos, cada uno es independiente, coordinado pero independiente, por cuanto los presupuestos son independientes y eventualmente los intereses no tienen la misma prioridad para cada uno, en este sentido se puede observar lo siguiente:

La cartografía náutica está asignada a la DIMAR, como una actividad marítima, además los aspectos oceanográficos, y el "Derrotero de las Costas Colombianas", este se publica a través del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográfica - CIOH y el Centro de Control de Contaminación del Pacífico - CCCP; los análisis mareográficos y meteorológicos aparecen bajo la responsabilidad del IDEAM; algunas intervenciones con respecto a los recursos vivos y al medio ambiente se le asignan al Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras - INVEMAR; los aspectos sobre costas y litorales, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. Las zonas de bajamar están bajo jurisdicción de DIMAR, pero cuando se trata de instalaciones portuarias la jurisdicción es del Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Concesiones - INCO y para el caso del río Magdalena interviene CORMAGDALENA.

El punto siguiente se refiere a otros aspectos de la arribada como: la aproximación al canal de acceso y el antepuerto, con todas sus características como son el acceso a los diferentes terminales portuarios, las zonas de fondeo, las zonas de cruce, las zonas de giro, zonas de



maniobra y ciaboga, las zonas de cuarentena; aquí para el caso colombiano intervienen los siguientes organismos: para la señalización y el balizaje la responsabilidad es de DIMAR a través de sus organismos de Faros y Boyas del Caribe, del Pacífico y del Río Magdalena, pero el canal de acceso, los canales de aproximación a los Terminales, y las zonas del antepuerto, corresponden al Ministerio de Transporte, al INVIAS y para el caso del río Magdalena a CORMAGDALENA; el control del tráfico marítimo a puerto, es responsabilidad de la DIMAR a través de las Capitanías de Puerto, es decir se aplican las reglas de la navegación internacional; la Autoridad Portuaria es el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte, la seguridad portuaria de acuerdo con la aplicación del Código PBIP, corresponde a la DIMAR; para Barranquilla la Ley autorizó que el Distrito ejerciera, de cierta manera, autoridad portuaria en cabeza del Alcalde.

Para el transporte fluvial nacional que arriba a puertos marítimos existen las Inspecciones Fluviales del Ministerio de Transporte, una autoridad paralela que ejerce la Autoridad Fluvial y Portuaria en los puertos de: Barranquilla, Cartagena, Turbo, Buenaventura desde el lago Calima, y Leticia, navegación y actividad que se ejerce con normas muy domésticas y empíricas.

Este comentario tiene únicamente el interés de informar a los lectores, cuál es la condición administrativa y organizacional de los puertos colombianos, para entrar en el tema de la aplicación de las tecnologías y la normatividad para la arribada y el acceso a puerto.

Conceptualización Normativa Sobre Los Canales Navegables

Como se indicó en la introducción, las variables para acceder a los puertos se hacen cada día más exigentes en



materia de aplicación de tecnologías náuticas de punta, de la informática, de la telemática y de la ingeniería de canales y puertos o de la Ingeniería Portuaria.

Los componentes de la zona acuática portuaria o lo que la Organización Marítima Internacional - OMI, denomina "Antepuerto" son los siguientes:

Zona de recalada, es el punto geográfico de aguas profundas, que define el navegante para hacer la aproximación al puerto, en este punto se hace el contacto directo con la autoridad marítima, con los pilotos - prácticos que prestaran la asesoría en el arribo y atraque al terminal portuario anfitrión y con el agente naviero, en este punto se puede certificar el Estimated Time of Arrived - ETA.

Canal de aproximación, es una zona de aguas profundas desde la recalada, hasta el punto donde se define el canal de acceso al puerto, cercano a la boya de mar o la boya No 1, se recibe el piloto - práctico y a partir de este punto se inicia la navegación en aguas restringidas. Puede ser posible en algunos casos que el punto de recalada o waypoint, sea la boya de mar. Aquí se originan las responsabilidades para la señalización y la información costera y oceanográfica pertinente para la seguridad en la aproximación. Esta información queda consignada en varias publicaciones de carácter internacional, especialmente el "Derrotero de Costas y Puertos" que emiten las autoridades marítimas y portuarias.

Canal de acceso, es el canal de ingreso al puerto como zona acuática resguardada, aquí se encuentran los terminales portuarios, a partir de este canal se reparte el tráfico a los canales que dan acceso a los diferentes terminales o a las zonas del antepuerto, este canal puede ser completamente natural o artificial, generalmente el canal acceso se diseña para un número determinado de vías, dependiendo de las características de los buques y la cantidad de tráfico que generen los terminales portuarios, este canal de acceso es la vía de mayor riesgo para los buques durante su aproximación al terminal, generalmente es multivial y de circulación mixta, donde converge el tráfico de embarcaciones fluviales, embarcaciones de transferencia interportuaria, trasbordadores, cabotaje, tráfico domestico y embarcaciones de pasajeros. El comentario del caso colombiano se aplica a este componente de la arribada a puerto.

Canales de acceso a terminales, son vías generalmente privadas o de circulación restringida a la concesión, por cuanto dan acceso a cada uno de los terminales portuarios que configuran el puerto, a este canal pertenece también la zona concesionada para maniobras y ciaboga de cada terminal portuario. Para el caso colombiano en algunos terminales portuarios, dentro de la concesión tie-

nen un segmento de zona acuática para el canal de acceso, en otros casos no existe este canal propio del terminal y por lo tanto se usa el canal de acceso general al puerto.

Dentro de esta zona acuática o antepuerto, se incluyen ciertos espacios o zonas que dan seguridad a la actividad náutica portuaria, como son:

- Las Zonas de giro
- Las Zonas de cruce
- Las Zonas de uso multivial o vial restringido
- Las Zonas de maniobras y ciaboga
- Las Zonas de fondeo y cuarentena y
- Las obras de protección o abrigo portuario.

Es decir, estos componentes de recalada y la arribada deben quedar completamente especificados en el derrotero del puerto y claros en materia de responsabilidad, los retos que se esperan con el incremento del movimiento portuario y el tráfico marítimo y fluvial, exigen que estos criterios estén completamente definidos no solamente en la normatividad, sino en la administración de las zonas acuáticas del antepuerto, del puerto y los terminales portuarios.

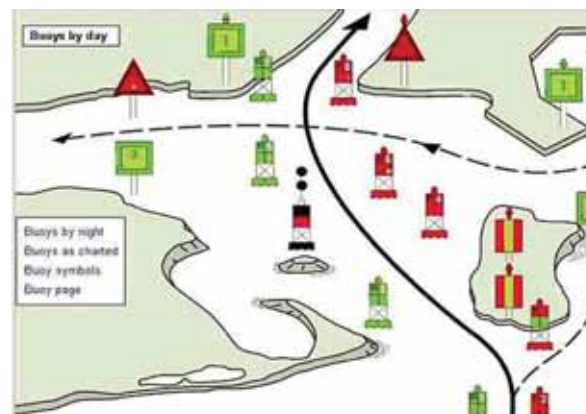
Parámetros Técnicos Para Diseñar El Canal Navegable

De acuerdo con las normas internacionales,⁽¹⁾ los parámetros técnicos a considerar en un canal navegable para acceso del "buque tipo de cálculo" definido dentro de la conceptualización del puerto, son los siguientes:

El Ancho del Canal

Se deben considerar aspectos como:

Maniobrabilidad básica de los buques que arriban, consiste en el estudio y proyección de los diferentes tipos de buques y embarcaciones que arriban al puerto de acuerdo con la actividad comercial y de transporte, aquí se evalúan las condiciones constructivas y funcionales de los buques y embarcaciones con el estudio de "El buque tipo de cálculo del puerto".





Factores ambientales, los condicionantes fundamentales para calificar el canal y garantizar la seguridad náutica durante el tránsito, entre ellos se contemplan: la dirección y magnitud de los vientos; mareas, corrientes y olas, ⁽²⁾ tipo y clasificación de fondo, y la estabilidad y composición geológica de las costas y orillas, la hidrografía costera, la hidráulica y la hidrología fluvial.

Ayudas a la navegación, son todas las señales e indicaciones que previenen o informan sobre las condiciones y características del canal navegable, entre ellas las boyas, enfilamientos, balizas de información, tecnología visual, sonora y electrónica que debe cumplir como mínimo con las normas de la IALA.

Tipo de carga, que arriba al puerto, el tipo de carga y el nivel de peligrosidad o de riesgo que presente para la navegación en el canal, exige según la norma, condiciones especiales de precaución y tránsito, según el código IMDG⁽³⁾ (para el manejo transporte y almacenamiento de materiales peligrosos), los canales requieren medidas especiales en las distancias entre buques, velocidades de avance, cruces, giros y facilidades de tránsito que no son requeridos por otros tipos de carga.

Zonas para el cruce de buques, estas zonas del canal navegable establecen una distancia relacionada con el ancho del canal, en la cual, en los puntos definidos para los cruces, tendrán el doble del ancho y además tendrán una franja de seguridad separadora de los dos canales, para evitar la interacción magnética y el efecto atractivo por el vacío que se forma entre los buques que se cruzan; también se relaciona con la densidad del tránsito en los dos sentidos del cruce, entre mayor sea la densidad de tránsito, más ancha tendrá que ser la zona de cruce.

Distancia del canal a la costa o ribera del río, es la tolerancia en distancia, que debe existir entre el eje del

canal y la ribera del río o de la costa, debido a que la ribera ejerce una atracción sobre el buque, (efecto canal), este fenómeno está relacionado con la velocidad relativa del buque, la profundidad del canal, los taludes del fondo y la clase de este, el canal navegable tendrá una distancia calculada tanto al talud del canal como a la orilla de la costa o ribera; para calcular la tolerancia se diseñan bermas o zonas de precaución que deben quedar incluidas dentro del plan de señalización preventiva e informativa del canal.

Profundidad del Canal

Al considerar la profundidad, se encuentran los siguientes parámetros:

Relación velocidad del buque / profundidad, es el denominado Número de Profundidad Froude, ($F_{nh} = V / \sqrt{hg}$), o la resistencia hidrodinámica al movimiento de un buque en aguas poco profundas, está definido por la velocidad de avance (real) del buque V en m/seg, la profundidad del agua h en metros y la aceleración de la gravedad g en m/seg²; cuando este número es igual o se acerca a uno (1), la resistencia al movimiento es muy alta y la potencia del buque debe ser suficiente para vencerla, esta relación cuando es cercana a 0,6 o 0,7 se consideran números de capacidad suficiente para vencer la resistencia al movimiento.

Squat, relación profundidad / calado, el movimiento de avance de un buque en agua en reposo y en bajas profundidades, genera una velocidad relativa entre el buque y el agua, a causa del movimiento de retorno del agua, esta velocidad relativa es diferente a la velocidad del buque y no es uniforme a lo largo de toda la eslora. Este campo de velocidades causa presiones hidrodinámicas sobre el casco que resultan en:

- o Una depresión del nivel de agua, que varía a lo largo del buque
- o Una fuerza vertical, dirigida hacia abajo y
- o Un momento alrededor del eje horizontal transversal que causa un desplazamiento del buque en el plano longitudinal de simetría, el cual se denomina efecto Squat

La Densidad del agua, es uno de los factores determinantes para la entrada a puerto o para el tránsito por canales, esta variable produce un cambio de calado según la densidad y características del agua donde navega, este factor se cuantifica y se regula por las normas internacionales de las Líneas de Carga, con la cual se controla el máximo calado de seguridad en la navegación de un buque o embarcación. Un barco en agua dulce necesita desplazar más volumen de agua para soportar el mismo peso.

Las olas, el efecto de las olas pueden generar movimientos incontrolados del buque como son el rolido, el cabeceo, y el balanceo, estos movimientos sobre los tres ejes, también generan cambios repentinos en el calado sobre un plano de navegación en aguas



tranquilas, por lo tanto se deben considerar estos efectos producidos según el promedio de olas del sector náutico.

Alturas de mareas, estas mareas tanto las astronómicas, como las eólicas tienen una influencia significativa en la evaluación del canal navegable y en sus áreas de influencia, este efecto tiene dos componentes que afectan el comportamiento del buque en el canal: la fuerza del flujo y del reflujo y la altura de la marea.

Crecientes y estiajes fluviales, este fenómeno típico en las ríos y desembocaduras de ríos caudalosos son de especial influencia para determinar la viabilidad del acceso de buques de altura y de características de maniobrabilidad media, por lo tanto conocer los periodos y las magnitudes históricas de estos fenómenos, deben ser estrictamente considerados en el diseño de canales navegables y mayor cuidado donde confluyan estas características fluviales, con las mareas, corrientes y olas oceánicas, la dinámica producida puede generar situaciones críticas para la navegación y

provocar efectos inestables para la profundidad del canal.

Alineamientos o enfilaciones del canal

En el diseño geomorfológico del canal, al considerar los sectores naturales y artificiales que lo integran, donde se requiera clarificar la navegación, porque se bifurca el canal o por las curvas o por los obstáculos visuales que no permitan identificar la señalización normal, se establecen algunas balizas y señales de enfilamiento para alinear la navegación con el canal, en puntos poco visibles o identificados; en ocasiones se requiere realizar obras fluviales u oceánicas para definir un canal donde se eviten los obstáculos y se facilite la navegación según las capacidades de maniobra y gobierno de los buques tipo que se espera arriben al puerto.

Curvaturas de canal

En esta evaluación se consideran las curvaturas o meandros que presenta el canal en su trayecto, teniendo en cuenta el ángulo de giro, el sentido de la curvatura y el radio, comparando estos parámetros con la eslora de los buques tipo de diseño del puerto, las curvas se consideran son los obstáculos de mayor incidencia en los canales navegables en aguas poco profundas y restringidas; estas curvas se analizan con otros parámetros como vientos y corrientes; una curva pronunciada, mayor de 30° genera un desplazamiento horizontal del buque que obliga no solamente a incrementar el ancho del canal, sino a considerar un incremento en el calado ocasionado por el ángulo de escora que se presenta por el viraje.

Buques con poca capacidad de giro como los convoyes fluviales y

Los parámetros para una navegación segura y eficiente por canales navegables, se encuentran en las normas que rigen universalmente esta actividad, contempladas en la Organización Marítima Internacional, OMI; la U.S. Army Corps of Engineers, USACE; la Pemmamet International Association of Navigation Congresses, PIANC. Organismos a los cuales, para el caso del diseño y conceptualización de los canales no se ha integrado Colombia.

los buques de baja configuración entre la propulsión y los timones, en ocasiones necesitarán incrementar la velocidad en estas curvas, o el empleo de remolcadores de puerto para que protejan el avance del buque o apoyen el viraje.

Conclusión

En conclusión a esta reflexión, es conveniente que el Gobierno Nacional inicie un proceso de reformas estructurales, normativas y de la ingeniería portuaria aplicada, que conlleven a garantizar la eficiencia y la seguridad en la arribada y el acceso a nuestros puertos, considerando las perspectivas y desafíos que tiene al país con las tendencias de globalización económica y comercial, los avances en el transporte marítimo y fluvial, y los adelantos de la construcción naval.

Referencias

¹ Report of PIANC Working Group 7 (Dimensions and Layout of One and Two Way Channels and Fairways), 1992.

² Derrotero del Caribe Colombiano CIOH, 2008.

³ Convenio SOLAS 74/78

Por: Capitán de Navío (ra) Carlos H. Oramas Leuro. Ingeniero Naval, Consultor Centro Colombiano de Tecnologías del Transporte - CCTT





LOS PUERTOS SECOS... ¿POR QUÉ NO ARRANCAN?

No hay semana que no leamos en los diferentes medios de información acerca de lo graves que estamos en materia de infraestructura de transporte, de cara no sólo a un inminente TLC con los Estados Unidos de Norteamérica (que en nuestro sentir no se firma este año), sino también a los retos impuestos por una apertura de mercados que exige eficiencia en este aspecto, y a una globalización que no por estar golpeada con la crisis actual, será menos exigente en este punto.

Invariablemente el Estado replica, a través de sus diferentes entidades, que la tarea se está haciendo, que se están ampliando los puertos marítimos, que se están construyendo más kilómetros de vías para el transporte de carga, que los diversos proyectos regionales de doble calzada están marchando a todo vapor, que los corredores exportadores serán una realidad, y más recientemente el diario "El Tiempo", en su edición del 1º de marzo de 2009, página 1-11, destaca ampliamente el inicio de la licitación oficial abierta por el INCO para acometer unas "...megaobras para la competitividad...", señalando cómo se abordarán, entre otros asuntos la Ruta del Sol, y a través suyo el mejoramiento de la infraestructura vial, el incremento de la competitividad, etc, proyecto que espera unir a Bogotá con los tres puertos de la Costa Atlántica.

Y no cabe duda de que anuncios como los anteriores siembran una semilla de esperanza en materia de infraestructura vial, en el sentido de que vendrán tiempos mejores para la economía del país, lo cual es bien importante.- No obstante, observemos que infraestructura de transporte no son solo carreteras, sino una serie de elementos constitucionales a ellas (puertos, aeropuertos, cruces de frontera, estaciones de transferencia, etc), y para el caso de este trabajo los Puertos Secos, también conocidos como Terminales Internas

de Carga, Plataformas Logísticas, etc., los cuales resultan de vital importancia para un mejor desempeño en las actividades conexas al transporte marítimo, aéreo y terrestre internacional de mercancías propias de nuestro comercio exterior, sector que como bien sabemos, es uno de los pivotes centrales del actual modelo económico nacional. Es pues en tal sentido que abordamos el tema del artículo que aquí publicamos.

EL CONCEPTO DE PUERTO SECO. Ciertamente no hay una definición legal en nuestro ordenamiento que los defina con exactitud, al tiempo que internacionalmente también se pueden encontrar varias definiciones o conceptos aproximados, entre otras razones porque la figura ha tenido una rápida y creciente evolución, lo que no permite encuadrarla en una noción exacta.

Para efectos de este documento sigamos en principio a la CEPAL, cuando en documento L.C./L 442 de marzo 4 de 1988 los sintetiza como: "Instalaciones provistas específicamente para la transferencia de bienes, ya sea dentro de un mismo modo de transporte, o entre dos o más modos". Nótese que el concepto ya muestra señales de haberse quedado corto, pues hace referencia exclusivamente al puerto seco como un simple punto de transferencia modal de mercancías, lo que no consulta la realidad actual.

En efecto, hoy un puerto seco trasciende la función de transferencia para convertirse en un terminal interior de carga internacional, adentrándonos así en un marco mucho más amplio, pudiendo agregarse al mencionado concepto que allí se prestarán servicios

aduaneros, logísticos, bancarios, de seguros, de corretaje de fletes, integrales a contenedores, a la carga y a camiones, etc, lo que amplía como puede apreciarse la concepción inicial.- Agreguemos que el puerto seco es una extensión o prolongación de un puerto húmedo hacia el territorio interior o continental, el cual por razones de espacio necesita de su concurso para ejercer eficiente y eficazmente la totalidad de las funciones portuarias-marítimas-aduaneras-logísticas que demandan los tiempos actuales.

Entendida en consecuencia esta figura como una ampliación del puerto húmedo al interior del país, veamos por qué se requiere la misma.

LA NECESIDAD DEL PUERTO SECO. De todos es sabido que el comercio exterior colombiano se mueve en aproximadamente un 96% por la vía marítima, de acuerdo con informe de Gonzalo Duque Escobar titulado "Frenado el Transporte en Colombia", publicado en el Periódico de la Universidad Nacional No. 119 de febrero 8 de 2009, razón por la cual nuestros puertos están sometidos a una impresionante exigencia en materia de infraestructura física para manejar tan importante volumen de carga.



Pero qué sucede con ellos hoy día? que no están en condiciones de ofrecer la infraestructura necesaria para la manipulación de la carga marítima en todas sus modalidades (general, suelta, en contenedores), por lo que sus limitaciones físicas pueden impedir un almacenamiento prolongado (si es que se necesita), o una operación eficiente de llenado y vaciado de contenedores, por ejemplo, con lo que cada vez se acercan más al inexorable punto de no poderse expandir físicamente por absoluta falta de espacio, lo que a todas luces exige un remedio que les posibilite su extensión al interior del país. El diario "El Tiempo", en su edición de febrero 28 de 2009, bajo el título "Puertos secos, en estudio para su implementación", cita el caso de Buenaventura y expone que "...el crecimiento desenfrenado de las ciudades ha llevado a estas terminales marítimas, como la de Buenaventura, a tener pocas probabilidades de expansión para optimizar el desarrollo de sus actividades y operaciones, que hoy demandan mayores costos en infraestructura..." (subrayado fuera de texto), diagnóstico que complementa el propio Gobierno (Viceministerio de Transporte) cuando, a renglón seguido, expresa que "...esta reducción de espacio se refleja, en forma especial, en los accesos viales al puerto, en donde se presenta congestiónamiento

vehicular, restricciones en movilidad, contaminación, ruido, inseguridad, mayor consumo de combustible y, por supuesto, aumento en el costo de los fletes..."; fenómeno al que, estimamos, no se escapan los otros tres grandes puertos del atlántico, pues por todos es conocido el serio problema que afrontan en materia de expansión física, dada su ubicación dentro de los perímetros urbanos de las ciudades en donde se encuentran.

Es entonces el puerto seco la respuesta a la anterior escasez de terrenos inmediatos con vocación portuaria, hacia los cuales se pueda desplazar la infraestructura física de nuestros actuales terminales marítimos en ambos océanos, para que sea en estas instalaciones interiores donde se puedan prestar los siguientes servicios portuarios y logísticos: Recepción y manejo de carga general y carga unitizada, manejo de carga al granel, almacenamiento de todo tipo de carga, manejo de contenedores, su consolidación y desconsolidación, atención integral al tema contenedor, talleres, servicios de transporte y operación integral con camiones, servicios aduaneros, servicios de inspección por otras autoridades, servicios bancarios, servicios aseguradores, servicios de los agentes intermediarios en el proceso de importación y exportación, agencias marítimas, agencias de carga, corredores de fletamentos, alojamiento, depósitos de aduana, telecomunicaciones, y todo tipo de servicios a la carga, actividades propias y necesarias en un puerto que pretenda no solo prestar un buen servicio, sino competir internacionalmente con sus pares en la región, lo que se traducirá al final en menores costos para las importaciones y en costos más razonables para las exportaciones que por allí se tramiten. No cabe duda, pues, que los puertos secos se requieren, y es ahora,

antes de que nos "coja la noche", como le sucede a este país lamentablemente con todos su grandes proyectos.

LO QUE DICE NUESTRA LEGISLACIÓN SOBRE PUERTOS SECOS.

Es muy reducido el marco legal que se tiene en esta materia, pero consideramos que es el suficiente para echar a andar la figura, sin perjuicio por supuesto de que en el camino se le hagan los ajustes a que haya lugar.- Y proponemos arrancar así, porque de todos es sabido que si empezamos a diseñar figuras jurídicas a su alrededor, nos coge el año entrante discutiéndolas.- No se olvide que aquí "todos sabemos de derecho".- Veamos pues dicho entorno legal:

1.- Código de Comercio.- Su artículo 997, modificado por el artículo 13 del Decreto Especial 01 de 1990, consagra, a nuestro modo de ver de manera poco afortunada y más bien confusa, que el Gobierno reglamentará el funcionamiento de "...terminales, centros de información y distribución de transporte, especialmente en cuanto a la seguridad de los pasajeros y de la carga, la higiene y seguridad de los vehículos,...estaciones, bodegas y demás instalaciones y en cuanto a las tarifas, horarios, itinerarios y reglamentos de las empresas...", así como establecerá "...la escala de sanciones por la violación de normas legales y reglamentarias", (subrayado fuera de texto) y decimos que es confusa esta previsión legal pues incluye en un mismo paquete a empresas de transporte, a pasajeros y a carga, los reglamentos laborales y de seguridad industrial, el régimen sancionatorio, etc, con lo que el tema del puerto seco queda simplemente enunciado, y desde luego podría ser reglamentado posteriormente, pero por ahora nos parece que con esta mención basta, como veremos enseguida.- Anotemos que es el único artículo de esta codificación que aborda el asunto.





2.- Ley 105 de diciembre 30 de 1993.- Sistema Nacional de Transporte.- Esta norma toca el tema, también de manera tangencial, cuando en sus principios fundamentales (artículo 2) respecto de la intervención del Estado, precisa que le corresponde a éste la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas (entiéndase actividades conexas, y para estos efectos el puerto seco es una actividad conexas al transporte marítimo), estableciendo posteriormente en su artículo 17, párrafo 2, en cuanto a la integración de la infraestructura distrital y municipal de transporte que, "...la política sobre terminales de transporte terrestre en cuanto a su regulación, tarifas y control operativo, será ejercida por el Ministerio de Transporte".- Dichas previsiones legales, aunque no precisas con claridad el tema puerto seco o terminal interior de carga, son apenas lógicas y propias de la potestad reglamentaria de nuestra máxima autoridad de transporte, de manera que no nos merecen comentario distinto, y para este trabajo las citamos sólo con los fines del recuento normativo enunciado.

3.- Ley 336 de diciembre 20 de 1996.- Estatuto Nacional de Transporte.- Es probablemente esta importante norma la que más se acerca al tema que hoy nos ocupa, pues, en efecto, no sólo define los servicios conexos al transporte (el puerto seco lo es), sino que precisa taxativamente hasta dónde llega

su control y vigilancia por el Ministerio de Transporte.- Veamos en consecuencia ambos asuntos:

" Artículo 27.- Se consideran como servicios conexos al de transporte público los que se prestan en las Terminales, Puertos Secos, Aeroportos, Puertos o Nodos y Estaciones, según el modo de transporte correspondiente..."- (resaltado fuera de texto).- Obsérvese que la norma los define como tal, con lo que encuentran aquí su mejor soporte jurídico para todo efecto.

" Artículo 28.- El control y vigilancia que ejerce el Ministerio de Transporte sobre los servicios a que se refiere el artículo anterior, se entiende únicamente respecto de la operación, en general, de la actividad transportadora" (negritas y subrayas fuera de texto).- Nótese en consecuencia que la norma deja esta función en cabeza del ministerio, sólo para la operación del transporte, lo que para el caso que nos ocupa si bien aclara su competencia no afecta su inmediata puesta en marcha, que es lo que aquí proponemos.

4.- Decreto 2685 de diciembre 28 de 1999.- Estatuto Aduanero Colombiano.- Consideramos que ésta es la normatividad clave para el ejercicio de la actividad de un puerto seco, ya que con ella se posibilita el manejo de carga internacional que sale o ingresa al territorio

aduanero nacional, y la cual se halla en ese momento bajo la potestad de control y vigilancia por parte de la aduana nacional.- Es el entorno aduanero la pieza central en este andamiaje, pues a su amparo se podrán ejecutar todas las actividades necesarias para el manejo de la carga en un puerto marítimo habilitado para ejercer funciones de comercio exterior, que es precisamente la tarea que va a desarrollar el puerto seco.- Veamos en consecuencia los instrumentos aduaneros necesarios para tal propósito:

4-1. La zona primaria aduanera.- La consagra el artículo 1 al definirla como el lugar del territorio aduanero nacional habilitado por la aduana para la realización de las operaciones de recepción, almacenamiento y movilización de mercancías, que entran o salen del país.- Y el puerto seco no es otra cosa que esto, una zona habilitada y bajo el control de la aduana, para ejercer las funciones logísticas propias de la carga internacional.

4-2. La zona secundaria aduanera.- Establecida por el art.1 ibídem como la parte del territorio aduanero nacional que no constituye zona primaria, por lo que se convierte en el lugar en el cual se pueden hacer todas las operaciones logísticas necesarias para el manejo de mercancía nacional y de mercancía en libre disposición.

4-3. El depósito de aduana.- Definido por el art.1 ibídem como el recinto pú-

blico o privado habilitado para el almacenamiento de mercancías bajo control aduanero.- Téngase presente que ésta es una de las funciones básicas en un puerto seco.

4-4. El depósito de aduana público y el privado.- Consagrados en los artículos 48 y 50 ibidem, en los cuales se podrá almacenar carga de terceros o propia, respectivamente, y que resultan ideales para el tipo de servicio que se vaya a prestar.

4-5. Los depósitos para procesamiento industrial, para distribución internacional, y de apoyo logístico internacional.- Establecidos en los artículos 54, 55 y 55-1 ibidem, respectivamente, lugares especialmente acondicionados para ejercer labores de almacenamiento, procesamiento, manufactura, conservación, acondicionamiento, manipulación, empaque, reempaque, clasificación, marcación, rotulado, preparación y distribución de mercancías extranjeras, actividades to-

das éstas que, como se puede apreciar, son la razón básica para el funcionamiento de un puerto seco.

4-6. El usuario aduanero permanente (UAP).- Creado por el artículo 28 ibidem, es una persona que ejecuta un importante número de operaciones de importación/exportación, por unos valores igualmente importantes a lo largo del año, y que puede operar desde un puerto seco si combina adecuadamente las figuras aduaneras previstas en la ley, que le permitirán contar con una extraordinaria herramienta logística y de competitividad.

4-7. El usuario altamente exportador (ALTEX).- Consagrado por la norma aduanera en su artículo 35, es la persona con alta vocación exportadora, sujeta también a unos requisitos de operaciones y de valor importantes a lo largo del año, pero la cual puede hacer sus operaciones desde un puerto seco

si, como en el caso anterior, combina adecuadamente las figuras aduaneras aquí previstas y las aprovecha como debe ser.

CONCLUSIÓN.- A lo largo del recuento normativo anterior, que consideramos suficiente, encontramos sin mayor dificultad que el país cuenta ya un marco legal que en principio se ajusta a los requerimientos de un puerto seco, por lo que concluimos y no dudamos en afirmar que, sin perjuicio de los estudios económicos y técnicos previos a que haya lugar, esta figura puede entrar en funcionamiento de inmediato y sin esperar un marco reglamentario oficial que así lo establezca.

*Por: Néstor Restrepo Rodríguez,
Gerente Restrepo Asociados-Abogados,
Asesores, Profesor Universitario*



Suministramos a las Fuerzas Militares de Colombia

- **Abastecimientos:**
Clase I, II, III, IV, y VI, raciones de campaña, supermercados Mercallog y Al-Café.
- **Contratación:**
Obra civil, equipo especial, combustibles, material de intendencia, elementos médico-quirúrgicos, odontológicos y hospitalarios.
- **Créditos:**
Para el personal del Ministerio de Defensa Nacional y Fuerzas Militares, ofrecemos préstamos de libre inversión con la mejor tasa de financiación.
Requisitos:
Solicitud de Crédito, original último desprendible de pago, certificado tiempo de servicio, fotocopia cédula militar y ciudadanía de solicitante y codeudor quienes deben presentar original cédula de ciudadanía al firmar pagaré.
SALAS AGLO
Visite en Bogotá la primera y más moderna sala de exhibición y créditos para bienes y servicios con las mejores marcas.

Grupo Créditos: Carrera 50 No. 15-35
PBX: 594 64 50 EXT. 1503
www.agencialogistica.gov.co
www.gobiernoenlinea.gov.co

SALAS AGLO
EXHIBICIÓN Y VENTAS



LA DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA PONE AL SERVICIO DE LA COMUNIDAD INTERNACIONAL INNOVADORA HERRAMIENTA TECNOLÓGICA

El SITMAR, Sistema Integrado de Tráfico y Transporte Marítimo Internacional, entrará al servicio de la comunidad marítima nacional el próximo 1 de mayo de 2009, como respuesta de la Dirección General Marítima a la necesidad de facilitar y dar agilidad a los procesos que se dan en este importante y vital sector de la economía colombiana.

Una vez el sistema se encuentre al 100% de su operatividad, se espera que los tiempos de los trámites disminuyan en por lo menos el 50% del lapso actual. Otro de los beneficios, es el de la reducción de los costos logísticos de operación en cuanto a las solicitudes de autorizaciones ante la Autoridad Marítima, en materia de tráfico y transporte marítimo internacional, factores estos, que asociados a la política de modernización del Estado, pondrán a la DIMAR y, nos colocarán a la vanguardia de las directrices gubernamentales en cuanto a servicio y atención al cliente, se refiere.

Con el registro en línea de la informa-

A través del SITMAR los usuarios encontrarán estos servicios:

- * Registro de naves de empresas habilitadas y con permiso de operación, en servicio regular.
- * Solicitud y autorización de fletamentos por viajes o por tiempo determinado.
- * Envío de información de los manifiestos de carga.
- * Registro del aviso de arribo de tráfico internacional.
- * Solicitud y autorización de zarpe de tráfico internacional, desde puertos colombianos.

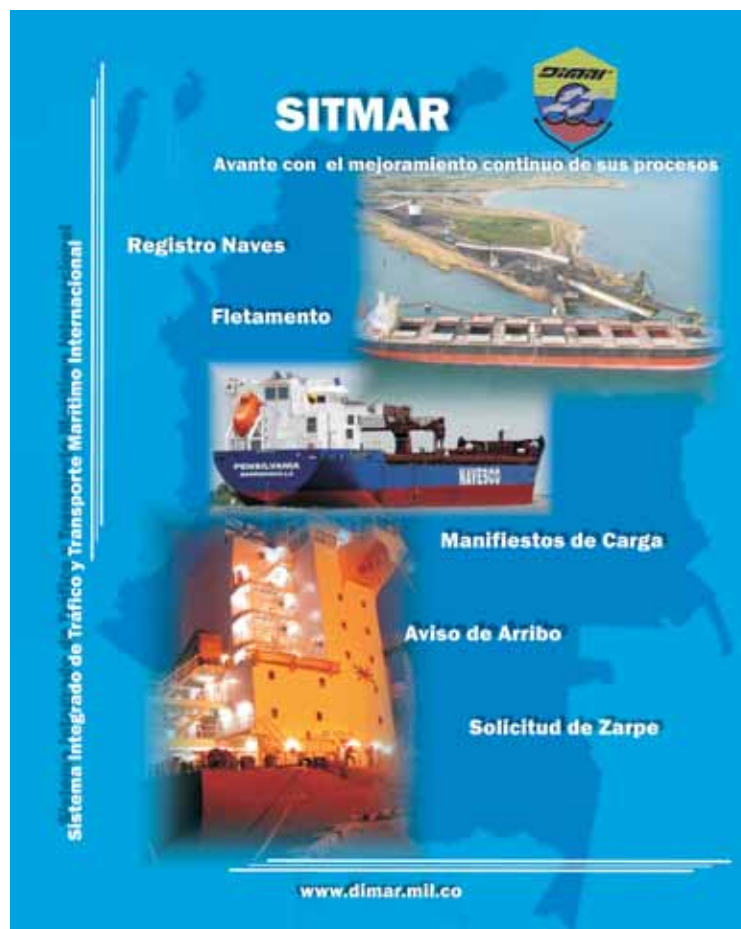
ción, la confirmación automática del ingreso de datos, la obtención de autorizaciones de forma electrónica y la posibilidad de generar reportes y consultas según las necesidades de los usuarios, la DIMAR, busca actualizar estos procesos administrativos que en un corto y mediano plazo, la ubicará a la altura de las mejores entidades públicas del país e incluso de la región.

Para garantizar el alcance y el cumplimiento de los objetivos propuestos, el SITMAR fue diseñado para permitir a los usuarios una interacción con mayor agilidad, ca-

lidad y oportunidad, a través de cinco módulos, que estarán identificados como: Registro de Naves, Fletamento, Manifiesto de Carga, Aviso de Arribo y Solicitud de Zarpe.

Con la puesta en funcionamiento de esta nueva plataforma tecnológica y de información, la DIMAR ofrece al gremio marítimo en general a través de su página web www.dimar.mil.co, este ágil servicio que dará una visión más actual a la administración marítima.

Por: Dirección General Marítima





TRANSPORTE EN CIFRAS



TOTAL TRAFICO PORTUARIO			
SOC. PORTUARIA	AÑO 2006	AÑO 2007	AÑO 2008
BARRANQUILLA	3.641.948	3.588.122	3.822.984
BUENAVENTURA	10.260.761	10.560.357	9.963.826
CARTAGENA	6.918.061	7.090.453	9.097.598
SANTA MARTA	4.279.973	6.397.552	7.186.118
TUMACO	101.749	53.276	853.262
SAN ANDRES	188.545	126.970	150.330
TOTAL	25.391.038	27.816.730	31.074.117

Fte: Oficina Asesora de Planeación - Supertransporte

TRÁFICO CARGA AÑOS 2007 -2008

* El total de movimiento de carga realizado por todas las sociedades portuarias ubicadas en el Caribe y el Pacífico, en nuestro país, durante el año 2007 fue de 112 millones de toneladas, aproximadas. En el año 2008 fue de 120 millones, aproximadas, para un incremento del 7%.

* Del total de 120 millones de toneladas, las sociedades portuarias regionales, incluyendo la sociedad portuaria de San Andrés, movilizaron en el año 2008 un total de 31 millones de toneladas, equivalente al 26%.

SOC. PORTUARIA	AÑO 2008		TONE
	IMPORT	EXPORTAC	
BARRANQUILLA	2.833.441	952.342	3.785.783
BUENAVENTURA	6.663.482	1.860.294	8.523.775
CARTAGENA	1.912.694	1.770.601	3.683.294
SANTA MARTA	2.101.133	5.074.550	7.175.683
SAN ANDRES	57.093	316	57.409
TUMACO		853.262	853.262
TOTAL	13.567.842	10.511.365	24.079.207

Fte: Oficina Asesora de Planeación - Supertransporte

SOC. PORTUARIA	MOVIMIENTO CONTENEDORES 2008		UNID
	IMPORTAC	EXPORTAC	
	20' Y 40' LLENOS	20' Y 40' LLENOS	TOTAL
SAN ANDRES	1.903	35	1.938
BARRANQUILLA	29.862	23.203	53.065
BUENAVENTURA	184.402	74.320	258.722
CARTAGENA	118.242	96.204	214.446
SANTA MARTA	6.078	12.163	18.241
TOTAL	340.487	205.925	546.412

Fte: Oficina Asesora de Planeación - Supertransporte

El movimiento de carga por Comercio Exterior, realizado por las sociedades portuarias regionales fue de 24 millones de toneladas en el año 2008, frente a 22 millones en el año 2007, para un incremento del 9%. Se destacan en el año 2008 las sociedades portuarias regionales Buenaventura con 8.5 millones de toneladas y Santa Marta con 7.2 millones de toneladas.



TIPO DE CARGA POR SOCIEDAD PORTUARIA AÑO 2008						TONS
SOC. PORTUARIA	CARGA GRANEL	CONTENEDOR	CARGA GENERAL	GRANEL LIQUIDO	GRANEL SOLID NO CARBON	TOTAL
BARRANQUILLA	503.550	930.612	757.790	9.118	1.621.914	3.822.984
BUENAVENTURA	405.161	5.882.455	577.443	284.065	2.814.702	9.963.826
CARTAGENA	-	9.058.324	39.274	-	-	9.097.598
SANTA MARTA	4.346.367	428.250	591.239	195.836	1.624.426	7.186.118
TUMACO	-	-	9.462	30.872	-	40.334
TOTAL	5.255.078	16.299.641	1.975.208	519.891	6.061.042	30.110.859

Fte: Oficina Asesora de Planeación - Supertransporte

INGRESOS OPERACIONALES - UTILIDAD EJERCICIO AÑO 2006 - 2007

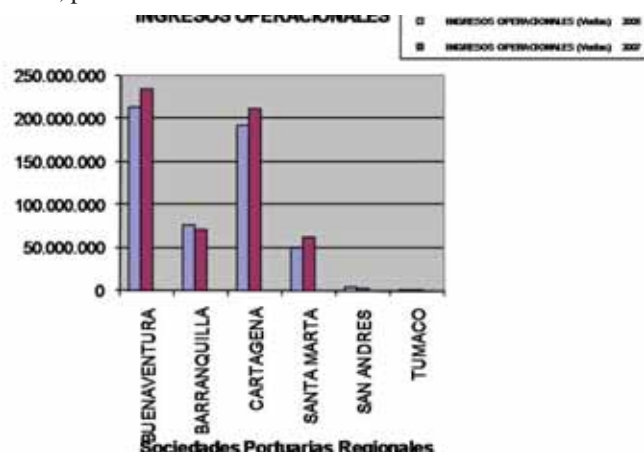
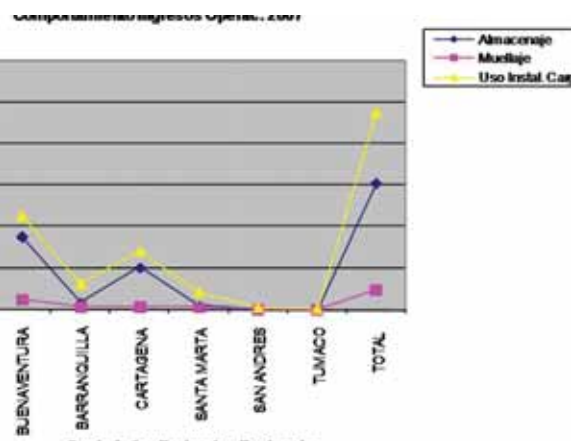
En términos generales la devaluación del dólar afectó a estas sociedades portuarias, en mayor o menor grado, en sus ingresos operacionales. No obstante esta coyuntura, las sociedades portuarias en su conjunto incrementaron tales ingresos en el año 2007 (\$582MM) en un 8% frente al año 2006 (\$537MM).

Las sociedades portuarias (12) que prestan servicio público en la región caribe (Santa Marta, Barranquilla, Cartagena y San Andrés), obtuvieron ingresos operacionales en el año 2007 por \$450MM frente al año 2006 de \$398MM, aproximados, para un incremento del 13% en el año 2007. Una utilidad en el año 2007 de \$115MM y en el año 2006 fue de \$89MM, incremento del 29%.

Las sociedades portuarias (3) que prestan servicio público en la región del pacífico (Buenaventura y Tumaco), obtuvieron ingresos operacionales en el año 2007 por \$248MM frente al año 2006 de \$227MM, aproximados, para un incremento del 9% en el año 2007. Utilidad de \$91MM en el año 2007 y en el año 2006 fue de \$68MM, incremento del 34%.

El total de ingresos operacionales obtenidos por estas (15) sociedades portuarias en las dos regiones durante el año 2007 fue de \$699MM y en el año 2006 fue de \$625MM, aproximados, presentándose un incremento del 12%. Utilidad total de \$206MM año 2007 y de \$156MM año 2006, incremento 32%.

Para el año 2007 las sociedades portuarias regionales, incluyendo la sociedad portuaria de San Andrés, por prestación de servicios por concepto de Almacenaje, Muellaje y Uso de instalaciones a la carga, obtuvieron ingresos operacionales del orden de \$415MM, aproximados; para el año 2006 fue de \$367MM, aproximados, un incremento en el año 2007 del 13%.





SOCIEDADES PORTUARIAS	INGRESOS OPERACIONALES - Ventas		Miles de \$
	2006	2007	VARIAC % 07-06
	BUENAVENTURA	213.917.036	234.124.135
BARRANQUILLA	75.694.718	70.624.552	-7
CARTAGENA	192.556.366	211.085.450	10
SANTA MARTA	49.690.314	63.004.223	27
SAN ANDRES	4.322.041	2.834.788	-34
TUMACO	1.181.865	985.406	-17
TOTAL	537.362.340	582.658.554	8

COMPORTAMIENTO INGRESOS OPERACIONALES							Miles de \$
SOC. PORTUARIAS	AÑO 2006			AÑO 2007			
	Almacenaje	Muellaje	Uso Instal. Carga	Almacenaje	Muellaje	Uso Instal. Carga	
BUENAVENTURA	65.042.289	13.910.688	98.329.943	88.155.414	12.889.588	112.436.550	
BARRANQUILLA	6.044.263	4.765.719	32.890.481	8.343.865	4.027.360	30.828.623	
CARTAGENA	36.986.694	4.025.422	69.729.022	51.218.426	4.283.956	71.143.673	
SANTA MARTA	5.666.838	3.627.611	20.904.051	4.463.722	3.161.137	21.181.784	
SAN ANDRES	265.461	402.972	3.322.953	200.736	263.738	2.228.644	
TUMACO	129.489	58.890	710.409	58.883	59.373	610.731	
TOTAL	114.135.034	26.791.302	225.886.859	152.441.046	24.685.152	238.430.005	
TOTAL	366.813.195			415.556.203			

SOCIEDADES PORTUARIAS	UTILIDAD EJERCICIO		Miles de \$
	2006	2007	VARIAC 07-06
	BUENAVENTURA	66.600.803	89.457.014
BARRANQUILLA	11.175.784	20.301.326	82%
CARTAGENA	47.421.138	55.172.268	16%
SANTA MARTA	9.970.093	10.094.363	1%
SAN ANDRES	410.519	76.619	-81%
TUMACO	175.564	41.959	-76%

**T
R
A
N
S
P
O
R
T
E**



* En el año 2007 las sociedades portuarias regionales utilizaron en un 95% la capacidad instalada.

* Las sociedades portuarias regionales de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta superaron en el año 2007 la capacidad instalada, en un 14%, 23% y 14%, respectivamente.

* En términos generales la devaluación del dólar afectó a estas sociedades portuarias, en mayor o menor grado, en sus ingresos operacionales. No obstante esta coyuntura, las sociedades portuarias en su conjunto incrementaron tales ingresos en el año 2007 (\$582MM) en un 8% frente al año 2006 (\$537MM).

* En cuanto al comportamiento de las Sociedades Portuarias Regionales de Servicio Público de Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Buenaventura, San Andrés y Tumaco, en lo atinente a su aspecto subjetivo, durante el año terminado en 31 de diciembre de 2007, observamos que son todas sociedades económicamente estables, legalmente establecidas, comercialmente exitosas.

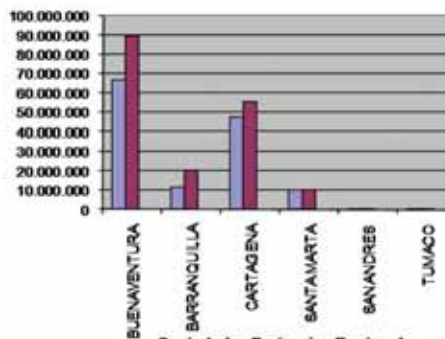
* En cumplimiento de la norma las sociedades realizaron sus asambleas ordinarias dentro del tiempo requerido, con presencia de la entidad de control en varias de ellas y su informe de gestión como sus estados financieros fueron aprobados por sus accionistas y remitidos para su estudio, a la Supertransporte.

* El análisis realizado a sus estados financieros año 2007 muestra que todas las sociedades portuarias obtuvieron utilidades. Sin embargo, las sociedades portuarias de Tumaco y San Andrés disminuyeron éstas con respecto al ejercicio 2006, 76% y 81%.

* La sociedad portuaria regional de Buenaventura adquirió en el año 2007 una grúa pórtico y la de Barranquilla dos grúas móviles Gottwald, ello con el fin de prestar un mejor y oportuno servicio de cargue y descargue.

UTILIDAD NETA DEL EJERCICIO

(en millones de pesos)



Por: Superintendencia General de Puertos y Transporte.

ENLISTATE EN LA LIGA MARÍTIMA DE COLOMBIA

Si eres oficial retirado, naval, mercante o estas vinculado de alguna manera al sector marítimo o fluvial, puedes hacerte partícipe de la Liga Marítima de Colombia a través de:
Eventos, Servicios, Asesorías.

Y en nuestra revista La Timonera a través de pautas publicitarias, o enviando un artículo de interés para el gremio, que será publicado en nuestra revista.

Para más información acerca de cómo afiliarse, llamemos al (1) 637 2218, 637 2220. Escríbanos a: CBI 125 N° 19-89. Of: 400. O visítanos en: www.limcol.org

LOS MANGLARES DE COLOMBIA: UN ECOSISTEMA ESTRATÉGICO

El ecosistema de Manglar se basa en particulares asociaciones vegetales que se encuentran usualmente en la zona costera de los trópicos y subtropicos y en las desembocaduras de ríos. Este bosque sin igual tiene la capacidad de tolerar ciertos niveles de salinidad en el agua, adaptarse a sustratos inestables con poco intercambio de oxígeno y la capacidad de producir sus semillas hasta que se convierten en embriones aún estando en el árbol y una vez desprendidos, son capaces de flotar por un tiempo considerable hasta que encuentren un lugar adecuado para asentarse. Es un ecosistema abierto al flujo de energía, el cual importa de otros, pero a su vez exporta abundante materia orgánica en forma de hojarasca que nutre sistemas vecinos como el estuario (Von Prah, 1989).

El análisis más reciente muestra que Colombia tiene aproximadamente 312.000 hectáreas de manglar en las costa Pacífica, costa Caribe y archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. El manglar viene siendo aprovechado desde siempre en Colombia, incrementándose esta actividad en las últimas 5 décadas; los primeros planes de aprovechamiento forestal de los años sesenta y setenta, se enfocaron en la extracción de la madera, sin tener en cuenta el ordenamiento territorial y medidas de prevención y restauración del ecosistema. Fue en 1977, cuando el INDERENA determinó suspender la extracción de madera de mangle a nivel industrial, aunque para ese entonces, ya miles de hectáreas de manglar habían desaparecido. La explotación de manglar en el Pacífico Colombiano se basó en la obtención del tanino, utilizando solo la corteza y dejando los troncos talados sin propósito pudriéndose en el bosque. Entre 1958 y 1977, se aprovecharon aproximadamente 29.400 toneladas de mangle de la Ciénaga Grande de Santa Marta y del Canal del Dique (Sánchez-Páez et al., 2005).

Como respuesta a esta situación, en 1996 se expidió la normatividad que exigió a las Corporaciones Autónomas Regionales costeras (CARS) elaborar planes de ordenamiento forestal con la caracterización del ecosistema, exigiendo a los usuarios planes de manejo que aseguraran una tasa de renovación del



manglar, como condición para otorgar permisos de aprovechamiento en sus jurisdicciones.

En el 2002 el Ministerio del Medio Ambiente elaboró el Programa Nacional para la Conservación y Uso Sostenible de los Ecosistemas de Manglar (Minambiente, 2002). Este programa tiene como objetivo principal el uso sustentable del ecosistema de manglar, por medio de la participación activa de las comunidades locales en la implementación de medidas de protección, conservación y aprovechamiento para lograr posicionar el ecosistema como espacio de vida y generar alternativas consensuadas que beneficien a todos y aseguren el uso eficiente de los recursos que provee. Este programa plantea la importancia de la zonificación, la investigación, la educación y participación ciudadana, el fortalecimiento de las instituciones, la rehabilitación de las zonas afectadas del ecosistema, el establecimiento de programas piloto de proyectos productivos y la necesidad de actualizar la legislación para hacerla efectiva y acorde a la situación actual.

El programa nacional determina que las CARS costeras deben zonificar las áreas de manglar que hay dentro de su jurisdicción, la cual será revisada y aprobada por el hoy Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (MAVDT). Las CARS que hasta el momento tienen aprobada toda o parte de la zonificación de los manglares de sus jurisdicciones son: CVC, CRA, CARSUCRE, CORPONARIÑO, CVS, CARDIQUE, CORPOURABA, CORALINA, CRC y CORPOGUAJIRA.



El Manglar brinda protección y es fuente de alimento para innumerables especies de mamíferos, aves, reptiles y anfibios que pasan toda o parte de su vida en él. Se conoce además como la "salacuna" de muchos recursos hidrobiológicos que se convierten en un renglón importante del aprovechamiento pesquero industrial y artesanal ofreciendo sustento a poblaciones cercanas y lejanas del manglar. Son además un importante factor de protección del litoral, regulando y evitando la erosión costera, las inundaciones y contribuyendo a mitigar el impacto de fenómenos naturales como el mar de leva y los tsunamis.

A pesar de los adelantos en la normatividad y el ordenamiento territorial del ecosistema de manglar, es necesario terminar la zonificación y elaboración participativa de los planes de manejo y lograr su apropiación en las comunidades y actores estratégicos relacionados con el manglar. De la misma manera se requiere implementar un monitoreo y seguimiento más efectivo de las zonificaciones y los planes de manejo por parte de las CARS costeras.

En este sentido, actualmente se hacen esfuerzos para consolidar criterios técnicos básicos para la elaboración de una guía nacional de monitoreo del ecosistema de manglar, como una herramienta útil de seguimiento para las CARS. En términos generales, los requerimientos básicos para adelantar el monitoreo del manglar son:

- Una línea base que incluya una caracterización completa del ecosistema. (estuario, manglar, especies de fauna y flora asociadas, clima, población relacionada, entre otros).
- Indicadores de crecimiento, calidad, renovación, capacidad de carga, Ph. % de salinidad, biodiversidad, aprovechamiento, y los que sean necesarios para identificar cualquier cambio en el estado del ecosistema.
- Un método comparativo de identificación de cambios en el ecosistema y sus posibles causas.
- Un sistema de información geográfico en el que se lleve un registro histórico del comportamiento y características del ecosistema.

La guía nacional de monitoreo será útil para identificar y ejercer control sobre los impactos naturales o antrópicos que afectan el ecosistema. De esta manera se pueden también identificar y priorizar acciones correctivas que aseguren la conservación y la sostenibilidad del manglar. La calidad de los resultados dependerá de la continua y efectiva medición de los indicadores.

El reto de conservación y aprovechamiento sostenible de los manglares es grande. La información generada muestra como este ecosistema es uno de los más productivos del planeta y como otros ecosistemas dependen de este, directa o indirectamente (Von Prael, 1989). Colombia se encuentra firmemente comprometida con este importante territorio, no solo desde lo nacional, sino también desde el contexto internacional, haciendo parte actualmente de la iniciativa para manglares de la convención internacional de RAMSAR sobre los humedales, cuyo objetivo principal es la conservación y el uso sostenible de los humedales mediante acciones apoyadas con recursos internacionales en pro del bienestar de las comunidades locales, nacionales e internacionales. El reto también está en hacer comprender a las comunidades y fuerzas vivas del país, la importancia de mantener, aprovechar sosteniblemente y conservar este ecosistema, de manera que pueda seguir brindándonos los servicios ambientales que provee, y que deben ser tenidos en cuenta a la hora de cuantificar los servicios sociales y económicos. Ese nuevo valor integral le da al manglar una increíble importancia para el país y para el planeta.

Referencias

- Ministerio del Medio Ambiente. 2002. Programa Nacional para la conservación y uso sostenible de los Ecosistemas de Manglar.
- Sánchez-Páez, E., Ulloa G. A., Tavera, H. A., Gil, W. O. 2005. Plan de Manejo Integral de los Manglares de la Zona de uso sostenible del sector estuario de la Bahía de Cispata. p
- Von Prael, H. 1989. Manglares de Colombia. Villegas, B. (Ed.). Banco de Occidente. 201 p.

Por: Vladimir Puentes Granada , David Arturo Bellon Galindo. Asesores Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. División de Ecosistemas. Foto: Milena Hernández. Estero "Los Caimanes" en Dibulla, Guajira



¿COLOMBIA PIERDE SUS PLAYAS?

En el contexto de mis visitas a Colombia desde 1991, y gracias al enfoque de mis actividades (la costa), he podido ampliamente disfrutar la belleza de la naturaleza marina-costera del país en varios lugares: el Caribe inclusive San Andrés, y en la costa Pacífica. Sin duda Colombia tiene una riqueza valiosa en sus playas que incluye su biodiversidad. Las playas constituyen un recurso importante, obviamente para el turismo "sol y playa", pero también para el ecoturismo, porque es un hábitat para un amplio rango de especies. Además, las playas forman un elemento importante en la protección costera, similar a la barrera natural que ofrecen los manglares. Por estos motivos es sumamente importante dar un manejo integrado y responsable a este ecosistema para asegurar su sostenibilidad.

Sin embargo se ha observado que en los últimos años la pérdida de las playas se ha convertido en un problema, que amerita atención pronta a raíz del rápido incremento de la erosión: en varios lugares escuché observaciones como: "Hace unos cinco años aquí jugamos beisbol en la playa, con amplio espacio para el público además, pero ahora casi no hay playa!" (Fig.1). Y en otros lugares he visto que el mar amenaza a casas, oficinas, hoteles, campos agrícolas y aeropuertos (Fig.2): ¿Colombia está perdiendo sus playas?

En noviembre de 2008 en Cartagena, Colombia la Comisión Colombiana del Océano-Vicepresidencia de la República de Colombia, la Comisión Oceanográfica Intergubernamental - COI/UNESCO y la Dirección General Marítima - DIMAR organizaron un taller internacional sobre la erosión costera en la región de América Latina y el Caribe. Dentro del cual se expuso la problemática existente en la región Caribe y Pacífica colombiana, relacionada con la erosión generada de manera natural (bioerosión) y la debida a procesos derivados de la actividad antrópica.

Entre las conclusiones principales del taller en Cartagena se plantea:

* Establecimiento de un mecanismo de intercambio de información regional (sitio Web)

* Identificación de las zonas de alta prioridad en cada país

* Identificación de los impactos de la erosión: socio-económicos, ambientales y ecosistémicos

Tres grupos de trabajo internacionales se enfocarán en la implementación de las tareas resultantes. Obviamente es importante identificar en cada situación las causas principales de la erosión costera.

Entre estas se encuentran:

* Construcciones costeras, como puertos, zonas industriales, y marinas

* Medidas mal diseñadas (espolones, rompeolas)

* Cambios en las cuencas cercanas (presas)

* Cambios climáticos y el incremento nivel del mar

En este contexto fue observado que todavía falta una sólida base científica para el desarrollo de medidas prácticas, pragmáticas y sostenibles; se necesita un conocimiento completo y profundo de la hidrodinámica y el transporte de sedimentos. También se ha demostrado la importancia de la selección adecuada de las canteras que proveerán la arena para alimentar a las playas.

¿Quién se responsabiliza para la costa y las playas de Colombia? En este contexto se nota un panorama de entidades locales, departamentales y nacionales, tanto públicas como privadas, y cada una tiene su propio enfoque, cultura y forma de trabajar. Al nivel nacional se destaca la DIMAR con sus Capitanías de Puerto como autoridad suprema, cuya jurisdicción por Ley incluye las playas.





El buen manejo de las playas requiere una coordinación estrecha entre todos actores activos en la costa y las playas, y se necesita adoptar procedimientos coordinados para la gestión que implica el manejo integrado marino-costero.

En este contexto vale mencionar la iniciativa de Biomunicipios, como punto focal para Colombia de la Red regional Proplayas, para lograr el manejo integrado de las playas de Colombia, y como resultado la certificación de las mismas. Una certificación, reconocida internacionalmente, sería un excelente elemento en la promoción de las playas del país a los operadores de turismo internacionales, sobre todo de Europa.

Actualmente Biomunicipios en estrecha coordinación con las comunidades locales y expertos internacionales, está iniciando un proyecto en las playas de Capurganá y Sapzurro, se espera que este brinde herramientas que puedan ser útiles al manejo integrado de las playas del país. Se espera también, que este esfuerzo cuente con la colaboración del Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial, la DIMAR, el Viceministerio de Turismo, la Comisión Colombiana del Océano CCO, las CARs, las Universidades e Institutos Científicos competentes.

Biomunicipios organizó en cooperación con el Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial, el Viceministerio de Turismo, el Consejo Co-



munitario de Comunidades Negras de Capurganá, Codechocó, la CCO, la Universidad del Magdalena y la Red Proplayas un Taller Internacional sobre el Manejo Integrado y la Certificación de Playas, en Bogotá los días 27 y 28 de Octubre de 2008 (Fig.3). El objetivo del evento fue resaltar el valor que tienen las playas como recurso para el país y la importancia de su manejo integrado y certificación, bien conocida en Europa y que está dando sus primeros pasos en Colombia. A través del taller y el aporte de expertos internacionales reconocidos en el ámbito (vinculados con la Red ProPlayas regional, de la cual Biomunicipios es el coordinador nacional para Colombia) hemos logrado aportar elementos para avanzar con el tema en el país.

Para concluir este artículo, vale mencionar que recién se ha desarrollado una iniciativa enfocada en ofrecer experiencia y apoyo de parte de Holanda en la búsqueda de soluciones para el problema de la erosión costera de Colombia. Biomunicipios está involucrado en el proceso de establecer un programa de cooperación con Holanda basado sobre esta iniciativa. En el próximo futuro esperamos conocer más detalles de esta cooperación internacional.

Por: Paul Geerdens. Director Biomunicipios. P. Geerdens Consultancy, Holanda

[fotos: Paul Geerdens:
Fig.1. Erosión de playa en Capurganá
Fig.2. Erosión costera en Punta Piedra, Urabá
Fig.3. Taller Bogotá, Octubre 2008.

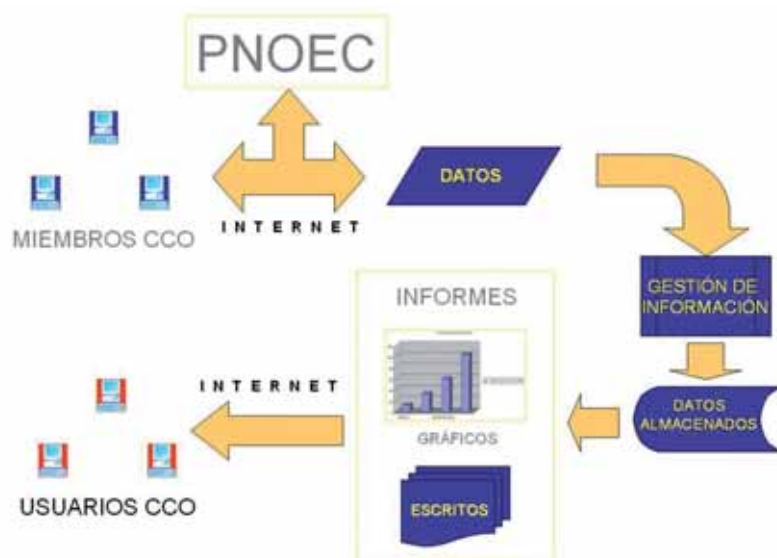
SISTEMA NACIONAL DE INFORMACIÓN OCEÁNICA Y COSTERA -SINOC-

Teniendo en cuenta la necesidad de institucionalizar los temas marítimos y costeros del país, en el 2007 se aprueba la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros - PNOEC, como resultado de un trabajo conjunto entre los diversos entes vinculados a los temas marítimos y costeros del país.

Esta política promueve el desarrollo oceánico de Colombia desde una visión integral, estructurada fundamentalmente en tres partes: La primera define los intereses marítimos del Estado, los principios orientadores y el objetivo de la política; la segunda contempla los aspectos transversales (asuntos internacionales, científicos, tecnológicos y de innovación e interinstitucionales), y en la tercera se proponen líneas de acción mediante las áreas temáticas de Desarrollo Institucional, Desarrollo Económico, Desarrollo Territorial, Desarrollo del Ambiente Oceánico y Costero y Desarrollo Sociocultural.

Con la publicación de esta Política, Colombia entra al grupo de los 10 únicos Estados (Australia, Brasil, Canadá, China, Colombia, Estados Unidos, Federación Rusa, Japón, Noruega, Portugal), que cuentan con un documento que contiene compromisos políticos dirigidos al desarrollo cultural, económico, social, científico, tecnológico y ambiental del país, a través de su territorio marítimo.

El desarrollo marítimo no sólo depende del uso racional y sostenible que se dé a los recursos, sino



que se hace necesario que las instituciones que los administran, presenten informes de gestión que reflejen los resultados obtenidos respecto a los compromisos adquiridos en la PNOEC. Dichos informes deben brindar información clara y sencilla a los ciudadanos sobre los resultados obtenidos o el avance alcanzado en cada tarea.

Siguiendo tales principios, la Comisión Colombiana del Océano, conciente del importante avance que representa para el país contar con una Política de Océanos, decidió incluir entre estos compromisos el diseño, desarrollo e implementación de un sistema de información que abarque con visión práctica, cada uno de los temas que trata la PNOEC.

Es así como surge el Sistema Nacional de Información

Oceánica y Costera -SINOC, como una herramienta para recopilar, estructurar y difundir información que apoye la planificación, seguimiento y evaluación de la Política, de acuerdo al Artículo 2 del Decreto 347, en el que se indica como una de sus funciones "Establecer, difundir y mantener a través de su Secretaría Ejecutiva, un Sistema Nacional de Información Oceánica y Costera, necesario para la aplicación, seguimiento y evaluación de la citada política".

El SINOC consiste funcionalmente en una serie de aplicaciones desarrolladas con herramientas de programación estándar en ambiente Web (Internet), que operan la base de datos que contiene la información de las entidades comprometidas con la implementación de la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros. Básicamente está desarrollado en lenguajes HTML y PHP, con una base de datos

POSTGRES, sentencias MySQL, funcionando en una plataforma Linux RED HAT.

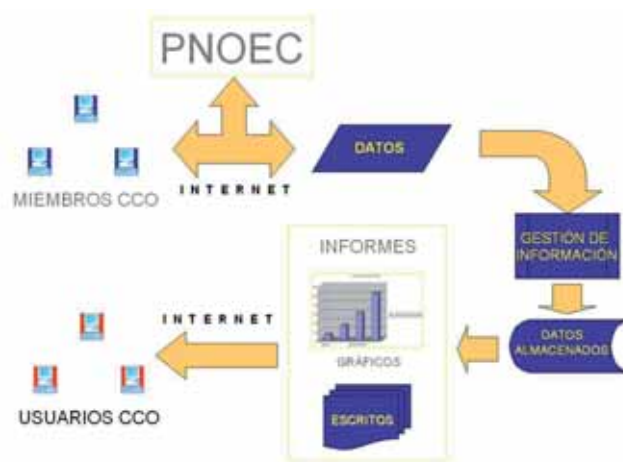
El sistema maneja 55 indicadores de estado de las cinco Áreas Temáticas de la PNOEC anteriormente mencionadas. Esta medición es reportada con una periodicidad diferente para cada indicador, de acuerdo con los espacios de tiempo considerados adecuados para cada asunto evaluado.

La base de datos está integrada por tres fuentes de información, una serie de tablas interrelacionadas que se encuentran inicialmente alimentadas con la información básica de las entidades aportantes (estructurada bajo un esquema de temas y subtemas); los indicadores o parámetros mediante los cuales serán medidos los avances en los temas que aborda la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros, y los vínculos a los sitios en internet que soportan los datos numéricos que son ingresados a las tablas del SINOC.

En el módulo de consultas es posible encontrar los siguientes temas: Desarrollo Económico; Soberanía y Seguridad; Institucionalidad Marítima; Ciencia, Tecnología e Innovación; Manejo Integrado de Zonas Costeras; Prevención y Atención de Desastres; Desarrollo Sociocultural, y Medio Ambiente, cada una con una serie de subtemas específicos. En adición, el SINOC cuenta con un módulo que permite realizar seguimiento a las actividades programadas por la Comisión Colombiana del Océano en sus temas misionales.

La información de salida del SINOC está representada en gráficas de avance de cada uno de los indicadores analizados, establecidos y alimentados, los cuales evidencian el progreso en los objetivos planteados por cada institución en la formulación de la PNOEC.

El Sistema cuenta con un constante ajuste y actualización, de acuerdo a la nueva información generada por las instituciones y las mejoras en infraestructura requeridas. El equipo técnico de la Comisión Colombiana del Océano se encarga constantemente de actualizar los indicadores, links a sitios de interés y noticias que puedan mejorar de manera continua la información suministrada y la utilidad para las instituciones y todos los interesados.



De esta manera, la Comisión Colombiana del Océano, en cabeza de su presidente, el Doctor Francisco Santos Calderón, Vicepresidente de la República, le presenta al país una herramienta conducente al desarrollo en múltiples sectores, y a la ciudadanía una fuente de consulta, que de manera sencilla y clara, le informa los avances en la implementación de las tareas y compromisos asumidos por las entidades que tienen ingerencia en los temas del mar y manejo de sus recursos.

Para mayor conocimiento y consulta, tanto de la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros, como del Sistema Nacional de Información Oceánica y Costera pueden ingresar a la página www.cco.gov.co y las dudas e inquietudes que se generen son atendidas escribiendo al correo electrónico webmaster@cco.gov.co.

Bibliografía:
 Comisión Colombiana del Océano -CCO (2007). Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros -PNOEC. Bogotá.
 Intergovernmental Oceanographic Commission. National Ocean Policy. The Basic Texts from: Australia, Brazil, Canada, China., Colombia, Japan, Norway, Portugal, Russian Federation, United States of America. Paris, UNESCO, 2007. 280 pp. (IOC Technical Series, 75. Law of the Sea Dossier 1) Ministerio de Defensa Nacional. Secretaría General (2000). Decreto Número 347 de 2000. Bogotá.

Por: Ing. Raúl Ángel Arévalo, Webmaster. Coordinador Control Interno, Comisión Colombiana del Océano.



ENFOQUE ECOSISTÉMICO DE LAS PESQUERÍAS

En los últimos años, en los diferentes foros internacionales ha cobrado importancia el tema del ordenamiento pesquero desde un punto de vista holístico e integral, denominado aproximación de un enfoque ecosistémico en la pesca. Con este enfoque se busca integrar la mayor cantidad de variables posibles que afectan a una o más pesquerías. Dentro de estas variables se deben incluir aquellas que hacen parte del ecosistema en toda su integridad considerando que incluso el hombre o pescador mismo hace parte de todo este entorno y que por tanto al afectar de manera directa a las pesquerías, debe sin duda alguna hacer parte de los análisis para la aplicación de este enfoque.

El Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO, dispone que la ordenación de pesquerías debiera asegurar la conservación no sólo de las especies objetivo, sino también de las otras especies que pertenecen al mismo ecosistema (FAO). En el 2001, la Declaración de Reykjavik sobre la Pesca Responsable en el Ecosistema Marino propone la in-

corporación de consideraciones ecosistémicas en el ordenamiento de las pesquerías, lo que implica una conservación más efectiva del ecosistema y del uso racional de los recursos, y por ello la necesidad de fortalecer y sostener la capacidad de ordenación responsable y sostenible en el medio marino (Declaración de Reykiavik 2001).

Se denomina "ecosistema" al ambiente natural en el que los organismos vivos son interdependientes y experimentan intercambios continuos, ya sea entre ellos mismos, o con la materia inerte.

Un "enfoque ecosistémico" marino significa que se toman en cuenta todas las delicadas y complejas interacciones entre los organismos (de todos los tamaños) y los procesos físicos (tales como las corrientes y la temperatura del mar por ejemplo) que componen el ecosistema marino (Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos).

En tal sentido, el enfoque ecosistémico no sólo está dirigido a la reglamentación de la pesca de ciertas especies, sino que también vela porque la pesca no tenga un efecto desfavorable en otras especies afines o dependientes de las especies objetivo. Los esfuerzos, por lo tanto, estarán dirigidos a preservar la "integridad" del ecosistema mediante el establecimiento de límites conservadores (es decir, precautorios) a fin de tomar en cuenta las necesidades de las especies relacionadas y preservar la sostenibilidad ecológica de todas las especies involucradas (incluyendo al hombre) y del hábitat donde viven.

En el contexto internacional, dada la preocupante situación en que se encuentran muchos recursos hidrobiológicos -y Colombia no escapa a tal situación-, las administraciones pesqueras están aunando esfuerzos por preservar y recuperar los recursos marinos; en ese sentido, el enfoque de ecosistemas actúa como un instrumento para el ordenamiento sostenible de las pesquerías.



P E S C A

Dentro del Enfoque Ecosistémico de las Pesquerías, se dan a conocer los aspectos técnico-científicos para un mejor entendimiento de las relaciones tróficas entre los organismos dentro de la red alimentaria para, posteriormente, presentar casos en los cuales las interrelaciones entre las especies son tan dependientes unas de otras, que la afectación de una de ellas causa un desequilibrio sobre las demás dentro del ecosistema marino. De esta forma se puede evaluar la contribución del enfoque ecosistémico al ordenamiento de la pesca. Dentro de las causas de afectación se encuentran aspectos como la sobre pesca y las variables océano-climatológicas como las más relevantes.

El Consultor de Asuntos Marítimos y Pesqueros de la Comisión Europea, Joe Borg, recalcó en un comunicado que "proteger la integridad de nuestro medio marino no es sólo un fin en sí, sino que es sobre todo una condición sine qua non para la sostenibilidad y el futuro del sector marítimo". "Sin unos ecosistemas sanos las poblaciones de peces no pueden prosperar y las pesquerías no pueden ser rentables".

En 1997 el Comité Asesor sobre Investigaciones Pesqueras (CAIP) de la FAO, señaló la perspectiva de ecosistemas en la pesca como uno de los puntos en que debe centrarse la investigación, mientras que en 1998 el Cuadro de Expertos Externos de Alto Nivel en temas pesqueros de dicha Organización, expresó su opinión orientada a que todos los órganos de pesca deberían desarrollar cada vez más el enfoque de ecosistemas para la ordenación de sus pesquerías.

En la Declaración de Reykjavik sobre la Pesca Responsable en el Ecosistema Marino, se manifestó de manera enfática la intención de trabajar, tanto individual como colectivamente, en la incorporación de consideraciones relativas al ecosistema para la ordenación de las pesquerías.

Finalmente, dado que la FAO ha propuesto que, a más tardar para el 2010 el ordenamiento pesquero deberá basarse en un enfoque ecosistémico, se deduce que su aplicación en países

como Colombia requerirá de esfuerzos científicos complejos que implicarían elevados costos que en algunos casos no se estaría en capacidad de financiar. Ello hará necesario la cooperación internacional, que viabilice la aplicación de este enfoque a nivel regional. Dado que este es el nuevo desafío de las pesquerías mundiales, hoy más que nunca nuestra región suramericana debería más que nunca, trabajar unida a fin de avanzar en su conocimiento, desarrollo e implementación, para conseguir el objetivo de una ordenación pesquera responsable y sostenible.

REFERENCIAS

- Código de Conducta para la Pesca Responsable. FAO. 1995.
- Comité Asesor sobre Investigaciones Pesqueras (CAIP). FAO. 1997
- Joe Borg. 2000. Asuntos Marítimos y Pesqueros. Comisión Europea.
- Declaración de Reykiavik. 2001. Reykiavik (Islandia).
- Cuadro de Expertos Externos de Alto Nivel en temas Pesqueros. FAO. 1998.

Por: José Francisco Torres. Biólogo Marino MSC





LA UNIVERSIDAD DEL MAR: UNA NECESIDAD INAPLAZABLE!!

*¿Somos capaces de atajar
la más terrible de las
amenazas que pesan sobre
los océanos y sobre
nuestro propio futuro: la
ignorancia?.*

Silvia Earle Deep.

Colombia es un país marítimo desde el punto de vista geográfico. Esta realidad reclama un gran esfuerzo para que el pueblo colombiano la entienda, como resultado de una educación marítima y marina especializada, en todos los niveles. El reto del Estado Colombiano, es pues, estructurar un sistema educativo que cumpla este propósito, ofreciendo una comprensión clara de los territorios marítimos como sectores productivos que son parte integral del país.



PLAN DECENAL DE EDUCACION

Los programas relacionados con la educación y la cultura marítima fueron incluidos, según la Secretaría Ejecutiva de la CCO en el Plan Decenal de Educación 2006-2016, en todos los niveles, por medio de la acción coordinada de dicha secretaría. Esta acción se considera acertada, habida cuenta de la necesidad de que los colombianos conozcan y aprecien que los territorios marítimos del Pacífico y del Caribe son parte integral de la nación y les ofrecen oportunidades para desarrollar un proyecto de vida diferente.

CUBRIMIENTO PROFESIONAL

La necesidad de cubrimiento profesional y la información sobre las riquezas que ofrecen los espacios marítimos del Caribe y del Pacífico, los peligros que se ciernen sobre su existencia, la forma como hoy se estudian sus posibilidades, así como su protección, nos invitan a concluir que existe la necesidad de incrementar y fortalecer su conocimiento y el de las

actividades marítimas que allí se desarrollan con un programa de formación completo pero especialmente en los niveles superiores. Es una condición primordial para su desarrollo y usufructo futuros.

EL RETO DEL ESTADO COLOMBIANO DE CARA AL MAR

Las estadísticas sobre esta educación especializada son preocupantes: en Colombia se ofrecen 6.626 programas académicos de los cuales 4.495 son de carácter universitario y solamente 17 de estos programas, en pregrado, maestría y doctorado se relacionan con la formación marítima. (0.38%). El cubrimiento de estas áreas es extremadamente bajo y por ende el número de egresados es mínimo, lo que redundará en menores opciones para asumir roles en las actividades marítimas y menor capacidad para administrar adecuadamente los espacios marinos y oceánicos colombianos.

LA EDUCACION MARITIMA

La implementación de la Conciencia Marítima solo se logra con el conocimiento del mar en todas sus facetas y de las actividades que allí se desarrollan, con base en una educación marítima y marina. La relación que mencionamos anteriormente sobre los programas académicos en Colombia es una pobre



referencia de un País Marítimo. La educación y la conciencia marítimas constituyen el reto más desafiante que el estado colombiano debe afrontar, si hay voluntad política para realizar un viraje definitivo hacia el mar, como destino y como meta para hacer de Colombia un país marítimo en el año 2019.

La conciencia marítima es la fortaleza que da al estado vocación marítima. En este momento el motor de ella es la Armada Nacional, pero debe ser prontamente un propósito nacional. El reto es definitivamente, hacer llegar a la juventud el pleno conoci-

miento y dominio de que Colombia es un país marítimo y que su destino está allí.

E D U C A C I Ó N

UNA PROPUESTA

Ante esta realidad la Liga Marítima de Colombia está planteando la necesidad inaplazable de fortalecer un programa de educación especializada creando una institución académica de nivel universitario que acometa la tarea de abrir un espacio amplio para crear oportunidades a la juventud en el conocimiento y aprovechamiento sostenible de los mares colombianos.

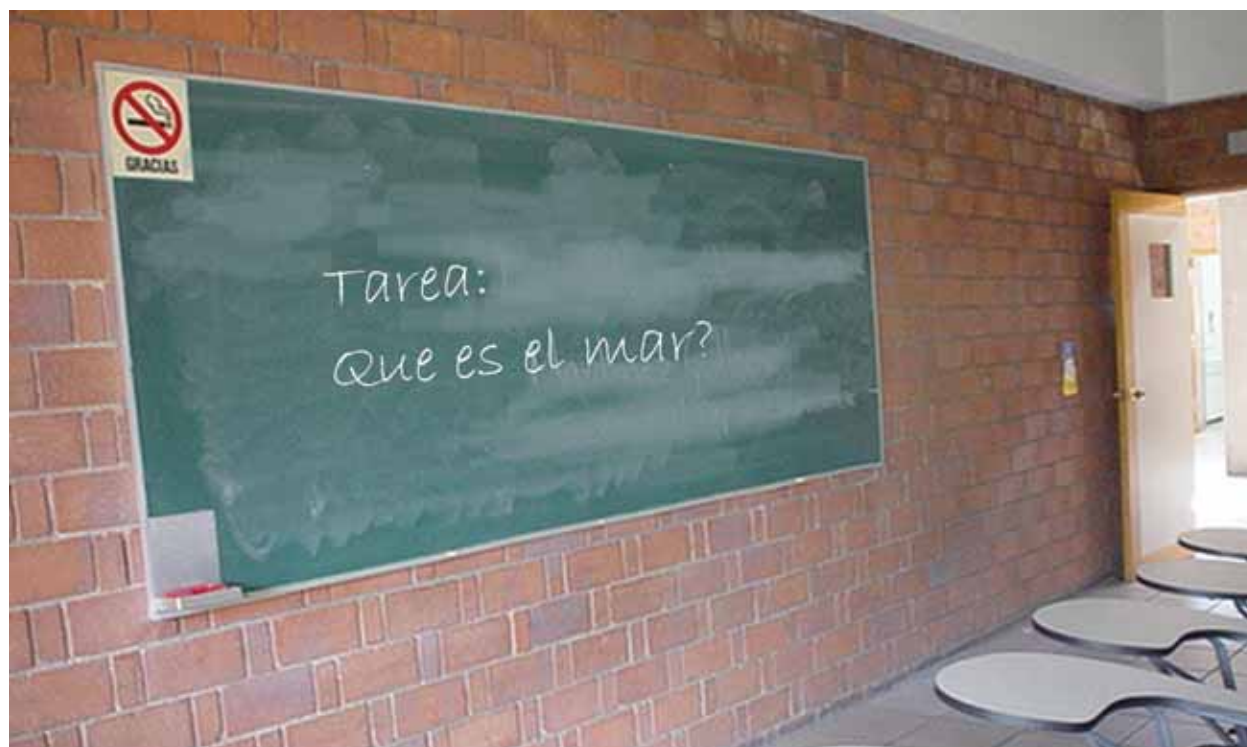
La tarea representa un reto formidable y desafiante, pero se hace necesario un firme propósito de seguir adelante considerando que es el único camino para hacer de Colombia un país con vocación marítima; para ello hay que crear una verdadera conciencia de la necesidad de incorporar los territorios marítimos del Caribe y del Pacífico a la actividad económica para contribuir positivamente al desarrollo integral del país.

En consecuencia, es indispensable pasar de la retórica a la acción buscando el apoyo de toda la comunidad marítima y de las organizaciones internacionales. La creación de la Universidad del Mar contribuirá positivamente al fortalecimiento de una conciencia marítima y a incrementar el conocimiento de nuestros mares para la formación de una sólida cultura que logre la comprensión del valor del mar y contribuya a la explotación sostenible de sus recursos en bien de la comunidad y de las regiones costeras.

*Por: Almirante (r) Guidberto Barona Silva
Presidente Consejo Directivo LIMCOL*



¿CÓMO DESARROLLAR IDENTIDAD COMO PAÍS MARÍTIMO EN AMBIENTES ESCOLARES?



"Cuán inadecuado es llamar al planeta Tierra, cuando en realidad es Océano".

Arthur C. Clarke.

Somos un país marítimo y debemos reconocernos como tal. En Colombia se requiere el desarrollo de mayores estrategias de formación en relación con el mar. Esta tarea implica la formación y fortalecimiento de valores ciudadanos que solo pueden ser edificados desde la niñez. En las instituciones de educación básica y media es necesario desarrollar procesos de identidad con el mar a partir de la reflexión sobre las circunstancias socioeconómicas, ambientales, políticas y culturales, nacionales e internacionales relacionadas con el mismo, adelantar acciones encaminadas a la formación de ciudadanos del mar, con conciencia marítima, fluvial y crítica frente a su papel en el futuro del país y del planeta.

Este reto es arduo teniendo en cuenta que nos enfrentamos hoy a la necesidad de pensarnos en un

mundo en el que hablar de identidad es complejo, ya que la globalización, los adelantos tecnológicos y de comunicación nos unen en la incertidumbre. Nos encontramos inevitablemente frente a la necesidad de dialogar con diversas realidades sociales, económicas, políticas, culturales y religiosas.

Estamos inmersos en un mundo en el que la diferencia es el marco de referencia de nuestra relación con los demás seres humanos y con el entorno, en donde el desarrollo de la autonomía depende de mayores retos que tocan la esencia del ser humano, su capacidad de trascendencia y en sus manos la toma de decisiones frente al futuro del planeta. Un mundo en el que educar no es informar sobre cada una de las disciplinas, *se trata de abordar el conocimiento desde el contexto, lo global, lo multidimensional y lo complejo, sin saberes compartimentados a partir del tratamiento de problemas polidisciplinarios, transversales, multidimensionales, transnacionales, globales y planetarios⁽¹⁾*, esto implica el desarrollo de identidad a través de una pedagogía multicultural.



La educación es la herramienta fundamental para generar conciencia frente a las interacciones entre los seres humanos y la naturaleza, sin olvidar que somos parte de la misma. En esa interacción del ser humano con su entorno es inminente reconocer que nuestro planeta sería inhabitable sin el océano, tener presente siempre en el acto educativo el desarrollo de una conciencia crítica frente a nuestra responsabilidad con el mar, la comprensión clara de la forma en que nuestras acciones afectan el rol tan importante que este juega en el clima, la cadena alimentaria, en la diversidad de vida del planeta y su futuro.

El desarrollo de identidad implica igualmente intervenir en procesos de desarrollo humano tanto individual como colectivo, la pertenencia, el arraigo y la alteridad, en donde el reconocimiento del otro sea el punto de partida para comprender la importancia de solidarizarnos efectivamente con acciones que conduzcan a un futuro sostenible construido desde el presente. Desde este punto de vista en educación la identidad debe concebirse como un verbo manifestado en todas y cada una de las acciones de los estudiantes a partir de una formación ética que les permita descubrir el sentido de la vida y así comprender el impacto de sus actos sobre los demás y la naturaleza. *"El nuevo ciudadano, formado para el hacer, para la convivencia y para el aprendizaje a lo largo de su vida, defenderá el ejercicio de una nueva generación de derechos y deberes y buscará afianzarse en los valores y las raíces que protejan su individualidad en un contexto global que tiende a la homogeneización"* ⁽²⁾.

¿Cómo abordar este reto en el contexto escolar? Esta pregunta en principio conduciría a muchas otras tales como: ¿Qué se enseña en los colegios del país acerca del mar y los ríos?, ¿Cuáles son las tendencias mundiales?, ¿Qué conocen los maestros acerca del mar y los ríos?, ¿Cuál es el comportamiento de

las comunidades costeras y ribereñas con el mar y los ríos?, ¿Qué conocen los niños y jóvenes del interior acerca del mar y los ríos?, ¿Para qué desarrollar procesos de formación en relación con el mar?, ¿Qué sentido tiene?, ¿cuál es la finalidad?, ¿Hacia dónde vamos?, preguntas éstas que sólo pueden ser resueltas dentro de cada una de las instituciones educativas de acuerdo con su realidad. Implica incluir dentro de los proyectos educativos institucionales el mar como una posibilidad tanto de aprendizaje como de desarrollo humano, tener clara una concepción de ciudadanía e identidad.

La respuesta a cada una de estas preguntas podría ser un punto de partida para el análisis del contexto educativo y su relación con el mar, lo que permitirá determinar y sustentar las necesidades de aprendizaje, propósitos de formación, competencias a desarrollar con los estudiantes, definición de núcleos temáticos y problemáticos para abordar en la escuela, estrategias didácticas a partir del desarrollo de procesos de investigación así como dispositivos de evaluación y seguimiento.

¿Cómo desarrollar identidad como país marítimo en ambientes escolares? El debate queda abierto. El mar está directamente relacionado con un futuro sostenible. *Es preciso, asumir un compromiso para que toda la educación, tanto formal (desde la escuela primaria a la universidad) como informal (museos, media...), preste sistemáticamente atención a la situación del mundo, con el fin de proporcionar una percepción correcta de los problemas y de fomentar actitudes y comportamientos favorables para el logro de un futuro sostenible. Se trata, en definitiva, de contribuir a formar ciudadanas y ciudadanos conscientes de la gravedad y del carácter global de los problemas y preparados para participar en la toma de decisiones adecuadas* ⁽³⁾.

¹ MORIN Edgar. Los Siete Saberes Necesarios para la Educación del Futuro. UNESCO 1.999

² OEI. Educación y Globalización: los desafíos para América Latina.

³ Proclamación de la Década de las Naciones Unidas de la Educación para el Desarrollo Sostenible

Por: Clara Esperanza Pedraza Goyeneche
Jefe División Colegios Navales Armada Nacional de
Colombia



DESPERTAR LA PASIÓN POR EL MAR

Quién será verdaderamente el responsable del absurdo fenómeno que hace que a puertas de terminar la primera década del Siglo XXI nuestro país siga de espaldas al mar, de quién será la culpa de que no tengamos la menor idea de la riqueza que allí se guarda, y que nuestros gobernantes y dirigentes no tengan la intención de promover e incentivar programas y proyectos productivos en el sector marítimo, que será lo que nos impide mirar más allá de nuestras montañas y valles, no son acaso evidentes las decenas de ejemplos de países que han llegado a ser lo que son gracias al comercio marítimo, infraestructura portuaria e inversión en el sector?

La culpable es la historia, así como una larga cultura y tradición centralista y agrícola que, arraigada en nuestros antepasados, los empujaba a formar núcleos y comunidades en las montañas, llanos, valles y hasta en desiertos, cada vez más adentro, cada vez más lejos del mar. Ese fue el *modus operandi* de nuestra conquista, Gonzalo Jiménez de Quesada, Sebastián de Belalcazar, Pedro de Heredia y otros, llegaron a nuestras costas y casi inmediatamente tomaron rumbo a colonizar tierras interiores, en su afán por encontrar "El Dorado", dejando de lado y casi en el olvido el lugar por donde entraron, formando junto con nuestros indígenas asentamientos y centros urbanos que se dedicaron casi exclusivamente a la agricultura y la ganadería.

Este modelo ha venido repitiéndose en los últimos 500 años y ha

creado en el subconsciente colectivo la errónea idea de que las actividades productivas, los negocios, la industria y en general el desarrollo se tejen al interior o alrededor de los tres grandes polos de crecimiento (Bogotá, Medellín y Cali) y nos cierran los ojos frente a Buenaventura, Santa Marta, Barranquilla, Bahía Málaga etc.

¿Qué hacer entonces? Como lograr que parte de las próximas generaciones visualicen como alternativa de desarrollo primero un puerto que un cafetal, que debemos hacer hoy para que los futuros inversionistas y empresarios centren su atención en un pesquero o un remolcador y no en una tractomula o una bodega, como logramos que haya por lo menos un marinero por cada 100 agricultores, qué hay que hacer para motivar a un bachiller a que estudie administración portuaria, ingeniería naval u oceanografía en lugar de derecho, medicina o ingeniería industrial, cuando veremos en Colombia el Ministerio del Mar (Como existe en muchos países) con un presupuesto tan solo cercano a la décima parte del asignado al Ministerio de Defensa? Definitivamente será la iniciativa del sector privado con el apoyo real y tangible del estado quienes logren dar un vuelco y reorientar el camino hacia un creciente desarrollo del sector marítimo.

Y desde la perspectiva del sector privado, ¿qué hacer? Por dónde empezar? El presupues-

to de inversión es limitado, la inestabilidad es una constante, el temor a invertir en un sector poco conocido y explorado es natural, y la incertidumbre que genera el escaso conocimiento del giro del negocio, permiten intuir fácilmente



te que el punto de partida, el inicio de la solución, las acciones primarias, deben estar enfocadas a un cambio de mentalidad, a un despertar, a una mirada hacia un horizonte distinto, que le permita a generaciones presentes y futuras ver en el mar una enorme fuente de trabajo, de riqueza, de posibilidades, un campo casi virgen para la investigación científica, la exploración y explotación de petróleo y gas, la generación de energía, la biología, el deporte, la recreación, el turismo, las artes, etc. Definitivamente el punto de par-



tida está en la educación, en una temprana formación de conciencia marítima, en un pronto despertar a ese 73% de agua que forma nuestro planeta (Que paradójicamente se llama Tierra) el punto de partida entonces consiste en despertar...; **DESPERTAR LA PASIÓN POR EL MAR!**



**E
D
U
C
A
C
I
Ó
N**

En Colombia existen colegios e instituciones educativas que ofrecen educación básica y secundaria con énfasis comercial, industrial, contable, agrícola (Obviamente), militar, religioso.... En México, España, Brasil (Por nombrar solo algunos) existen colegios con énfasis en el mar... colegios del mar... no es por casualidad entonces que ellos tengan la infraestructura y el poder marítimo que ostentan, ni que el aporte del sector marítimo al PIB en estos países sea de tal magnitud. De esta forma, niños y niñas desde muy temprana edad empiezan a involucrarse, a tener contacto, a

conocer de cerca todo lo que el mar puede ofrecer así como todo lo que hay que ofrecerle al mar, serán estos niños y niñas los que en dos décadas tripulen los buques que enarbolan el pabellón de su país, los que lleven las riendas de los puertos, serán los que inviertan en equipos, embarcaciones e infraestructura marítima, serán estos niños los que adopten y desarrollen nuevas tecnologías y propongan modelos de prospección oceanográfica, serán ellos los que desarrollen medicamentos y encuentren cura a enfermedades a partir de extractos y derivados de algas y peces, serán ellos los que entiendan que pesca no es igual a depredación y exterminio, serán los que con su trabajo aporten riqueza al país que les abrió los ojos desde muy temprano, y les mostró un camino fascinante y un horizonte distinto.

Bajo esta filosofía, y mientras empezamos a sembrar esta semilla, los centros de capacitación marítima que existen actualmente, estamos en la obligación no solo de impartir y ofrecer programas de formación, capacitación y extensión de alta calidad, con un cuer-

po docente idóneo y calificado, y con una infraestructura pedagógica y administrativa normalizada y moderna, estamos en la obligación de inculcar en las nuevas generaciones de marinos ese interés, ese gusto, esa inquietud, esa pasión por el mar.

DESPERTAR LA PASIÓN POR EL MAR... Esa es parte de la solución, ese es el caballo de batalla de AVANTE, que trabaja día a día por lograr que sus alumnos, además de recibir una capacitación de excelente calidad, salgan al mercado laboral con algo más importante que un certificado. De igual forma, AVANTE enfoca muchos esfuerzos y recursos de todo tipo en la investigación, diseño y desarrollo de nuevos programas que marchen paralelo al avance tecnológico y a los cambios propios de un sector tan activo como el marítimo y portuario.

*Por: Capitán de Altura Jorge
Andrés Nieto, Director Académico
AVANTE
Oficial de la Marina Mercante
Nelson Jiménez Espinel Director
Comercial AVANTE*

MONSERRE
MONTACARGAS
ELECTRICOS Y COMBUSTION
SERVICIOS - REPUESTOS
VENTAS Y RENTA

549 0053
415 2220
548 9788

Servicio a todo el país

E-mail: monserre@etb.net.co
Cl. 25 C No. 96 - 59 • Fax: 418 3050

HACIA UN SISTEMA NACIONAL DE EDUCACIÓN MARÍTIMA



Puede parecer un poco osado, que una persona con vínculos en el servicio público de educación, plantee propuestas reflexivas frente a aspectos relacionados con el mismo servicio educativo y la articulación de la educación marítima especializada, en ese engranaje; sin embargo, resulta válido en el ejercicio del libre pensamiento, asumiendo la total responsabilidad de mis planteamientos y en un marco de respeto por la ley, las instituciones y las personas.

Son muy recientes, los intentos por parte del Estado y las instancias responsables de asesorar las políticas relacionadas con el mar en nuestro país, por comenzar a enmendar descuidos del pasado. Como punto de partida, podríamos citar el "cambio extremo" a la Comisión Colombiana de Oceanografía (Decreto 347 del 2000), transformada en la Comisión Colombiana del Océano (CCO), elevándole el nivel de su presidencia, sus miembros y, atribuyéndole com-

petencias en la asesoría y ejecución de las políticas nacionales para el océano y espacios costeros; seguidamente, la promulgación por parte de esta, de la denominada Política Nacional del Océano y Espacios Costeros (PNOEC). Estos, al lado de otros nacientes y dinámicos escenarios, se han convertido en actos que resultan muy alentadores y estimulantes, abriendo un abrigo de esperanza frente a nuestra realidad... Somos un país marítimo. Son muchos sin embargo, los temas pendientes por abordar y las acciones a tomar de cara a este enunciado.

En este nuevo escenario, hablar de educación marítima nos obliga a reenfocar nuestro análisis, ejecutando un itinerario de frente a la nueva realidad legal vigente y a las acciones institucionales e interinstitucionales que se vienen dando:

* WP01. Es necesario identificar las líneas de acción de la CCO en este ámbito, teniendo en cuenta, que el Ministerio de Educación Nacional (MEN) y la Dirección General Marítima (DIMAR), son miembros permanentes de ésta comisión. Por un lado el MEN, quien define y desarrolla la organización y la prestación de la educación en todas sus modalidades (Artículo 67 de la Constitución Política), y asumiendo esta atribución, formula la política nacional de educación, regula y establece los criterios y parámetros técnicos cualitativos que contribuyan al mejoramiento del acceso, calidad y equidad de la educación, en todos sus niveles y modalidades (Decreto 4675 de 2006). Por otro lado DIMAR, que asesora al Gobierno en la regulación y control de los centros de formación, capacitación y entrenamiento de la gente de mar, sus planes, programas e inscripción, expedición de las licencias profesionales a sus egresados... (Decreto 2324 de 1984); es decir, allí están los que son, saben y se complementan, en un escenario de concertación y construcción de políticas frente a la Educación Marítima. Muy seguramente allí, el MEN en sus competencias, comenzará a mediar en el ámbito de este tipo de educación, y como en los casos de educación en servicios de salud y en idiomas (a las cuales se les promulgaron Normas Técnicas de Calidad específicas), a la educación marítima en reconocimiento a que es un tipo especializado de educación, inmersa en el marco de un convenio internacional con



estándares de competencias laborales específicos, que demandan escenarios de formación y estrategias pedagógicas, igualmente especializados; se le promulguen los correspondientes Estándares de Calidad, que apliquen a las instituciones de educación marítima y a sus programas de aprendizaje, entregándole de paso a DIMAR, un referente técnico que apoye sus acciones de regulación y control de los proyectos educativos institucionales, especializados en la formación de gente de mar.

* WP02. Se hace indispensable abordar los ejercicios realizados por las Mesas Sectoriales de Transporte Acuático y Trabajo en Cultura y Educación Marítima, estudiando sus constructivos aportes en el marco de un claro compromiso con los sectores sociales y productivos, abordando sus universos temáticos y descubriendo, como se articulan al servicio público de educación en todo su ámbito, respetando las atribuciones de cada instancia y promoviendo escenarios de concertación. Sus productos y propuestas, con seguridad, fundamentarán las acciones futuras en los temas de Normalización de competencias laborales para la Gente de Mar, Educación y Cultura Marítima, Evaluación y Certificación de Competencias Laborales para el recurso humano del sector.

* WP03. Debemos igualmente, contextualizarnos en el marco regulatorio de la formación para el trabajo y desarrollo humano (Decreto 2888 de 2007), el cual, es perfectamente congruente con la esencia del convenio STCW, al promover el desarrollo de competencias laborales específicas, que para el caso de la educación marítima, abre una oportunidad para los Centros de formación y entrenamiento de gente de mar, al construir un amplio Proyecto Educativo Institucional especializado en formación para el trabajo, con enfoque metodológico al desarrollo de competencias laborales específicas para gente de mar y apoyo en tierra, ampliando y diversificando su portafolio de formación, inclusive, para la integración con la media técnica. Con entusiasmo se aprecia, como todo esto entreteje de manera satisfactoria, las iniciativas multisectoriales que buscan promover y fortalecer la educación y cultura marítima en nuestro país.

* WP04. Es necesario establecer las diferencias entre Educación Formal y Formación para el Trabajo y

Desarrollo Humano y las correspondientes interrelaciones con el convenio STCW. Es claro y no cabe la menor duda, que por la manera como se formula el convenio STCW, lo que entrega a las administraciones, son normas mínimas de competencia laboral específicas, que aplican para la formación, evaluación y certificación de gente de mar en Colombia. Lo anterior nos ubica por un lado, en el ámbito de la Formación para el Trabajo, reglado en el Decreto 2888 del 2007 y por el otro, en el ámbito del Sistema Nacional de Aprendizaje para el Trabajo (SINAT), sistema nacional constituido entre otros, por todas las instituciones de formación para el trabajo, teniendo como misión, promover el mejoramiento de la calidad del desempeño del recurso humano, mediante procesos de normalización, formación, evaluación y certificación de competencias laborales. Este sistema viene siendo liderado por el SENA (Decreto 1120 de 1996, CONPES 2945 de 1997, CONPES 081 del 2004, Decreto 933 de 2003, CONPES SOCIAL No 81 de 2004). Ahora, es muy importante precisar que en el marco de la Ley, cualquier Institución de Educación Formal que cumpla los requisitos en su Proyecto Educativo Institucional (PEI), puede ofertar Formación para el Trabajo, o en sus programas académicos formales, incorporar normas contempladas en el marco del convenio STCW; el asunto es de enfoque misional institucional: ¿Qué perfil se quiere imprimir al egresado y que nivel de preparación se le quiere otorgar? (según la Clasificación Nacional de Ocupaciones - CNO).

La interpretación objetiva de las anteriores variables, la contextualización de las funciones y atribuciones de las instancias del Estado (SINAT, MINEDUCACIÓN, DIMAR) en el nuevo marco jurídico nacional, la concertación y unificación de criterios y lenguaje individual y, la articulación de acciones interinstitucionales concertadas en escenarios pertinentes, muy seguramente, esbozarían por primera vez en el horizonte nacional, políticas específicas en aspectos de formación, evaluación y certificación para la Gente de Mar Nacional, integrándoles como parte del Sistema Nacional de Formación para el Trabajo Colombiano.

Por: José Ignacio Gómez M.
Marino Mercante



TESOROS DE LA NACIÓN OTROS GALEONES HUNDIDOS EN EL CARIBE COLOMBIANO

Síntesis de un caso poco conocido

Hasta hace poco tiempo un buen número de colombianos ignoraba sobre la existencia de otro gran hundimiento yacente en el fondo de las aguas de nuestro mar Caribe, diferente al ya famoso del galeón San José hundido por la escuadra inglesa en 1708, cuya posible posición se detectó a 220 metros de profundidad frente a las islas del Rosario muy cerca de Cartagena. El valor económico y cultural de muchos hundimientos se considera tan alto que bien vale la pena interesarnos en otro caso; por ahora basta conocer que, lo que en el fondo "duerme" con el galeón San José, es tan valioso que en su momento hizo temblar las arcas de la corona española por la gran inversión en la empresa y lo que de ella se esperaba.

Pues bien, centremos nuestra atención en este segundo caso, el de Serranilla. La historia inició en el mes de noviembre de 1605 cuando una escuadra compuesta por 8 galeones españoles al mando de Luis Fernández de Córdoba en rumbo a la Habana, puerto elegido para organizar el regreso a España con otras unidades y preparar la debida protección contra corsarios y filibusteros. En ésta corta travesía la escuadra fue azotada por un huracán., al perder la línea de rumbo cuatro de sus galeones terminaron encallados y fueron destruidos por la fuerza de la tempestad. En este trágico hecho perdieron la vida más de 1200 marinos entre ellos su comandante Fernández. Las restantes uni-

dades lograron llegar a salvo unas a Jamaica, otras a Cartagena. Los infortunados fueron el San Roque, San Ambrosio, Nuestra señora de Begoña y el Santo Domingo.

Lo que sigue de esta interesante historia es un misterio., imposible que cuatro galeones desaparecieran en un mar cristalino y en un sector poco profundo, no se supo su paradero por casi 400 años. Durante la primera década, posterior al hundimiento, España envió varias expediciones ya que no se podía resignar a perder un cargamento de tanto valor, pero no hubo el más mínimo indicio sobre su paradero. Se ha llegado a concluir que los huracanes, mareas y corrientes marinas pudieron establecer un manto de arena sobre los mismos y que



más tarde, estas mismas fuerzas los descubrieron.

Lo allí hundido se estimó en el año 1998 en un valor de 3.000 a 5.000 millones de dólares. El Archivo de Indias da cuenta de un cargamento consistente en 80 toneladas de oro, 500 toneladas de plata, 70 kilos de esmeraldas y las pertenencias de alrededor de 1.200 marinos, entre las cuales iba uno que otro "tesoro personal" no registrado, a manera de contrabando, que se estimaba regularmente en un 30% del total de la carga. Estas informaciones, aún en rescates realizados, han resultado ser puramente especulativas, ya que no hay base cierta para estimar lo que allí se encuentra. Parece ser que los datos suministrados por el Archivo de Indias, se refieren al contenido de los cuatro galeones., lo que aún es más incierto es que en un mismo lugar reposen los cuatro.

Historia Reciente

En fecha que aún no es clara, a mediados de 1995 un joven empresario de Tampa, Estados Unidos, de nombre Eric Powery quien pescaba langostas en Serranilla, es igualmente incierto conocer como llegó allí, en que condición pescaba, como deportista ó como industrial, con que permisos., bueno la verdad es que, según sus declaraciones, encontró el naufragio y parece ser que solo dio la noticia en su país, no hizo la declaración formal ante el gobierno colombiano, intentando en forma absurda obtener permiso de explotación en ese país. Sobre el caso de este nor-



teamericano es poco lo que se conoce.

En fecha posterior, a comienzo de 1998, el bogotano Daniel De Narváez, ingeniero de minas graduado en Colorado School of Mines, durante sus trabajos de exploración en el área del archipiélago de San Andrés y Providencia, encontró lo que él llama los restos de los galeones perdidos y procedió a su denuncia formal ante la Dirección General Marítima, según afirma el columnista de Semana. En la actualidad no existe tal denuncia ya que, entre otros requisitos, se requiere un permiso previo de exploración que nunca fue presentado por el señor De Narvaez ante la Autoridad Marítima. Declara que la zona es arenosa, de poca profundidad y de aguas cristalinas. Si este hallazgo es verdadero, se deduce que la arena que lo cubrió por mucho tiempo fue removida recientemente por acción de fuerzas naturales. Para buscar certeza en su hallazgo, ya que inicialmente observó unas formas salientes a manera de cañones que pensó serían los restos de un mercante hundido hacía poco tiempo, contrató los servicios de una historiadora española quien le confirmó que era muy posible que pertenecieran a los cuatro galeones hundidos, hecho aún sin determinar., por ello es conveniente aclarar que, si hay algún hundimiento en Serranilla, no se ha identificado.

Reconocimiento y aplicación de las leyes colombianas

No es fácil determinar el camino correcto para obtener el reconocimiento de tales denuncias y el posible permiso de rescate, ya que,

entre otras condiciones, en la ley de nuestro país se estipula que no necesariamente el declarante es quien rescata., esta labor la puede realizar un tercero mediante el respectivo permiso y contrato.

En referencia a la denuncia del señor De Narváez, se lee " ... se dirigió a la Dirección General Marítima (Dimar), donde instauró la respectiva denuncia que hoy le acredita la plena posesión sobre los restos del naufragio." Que lejos está tal afirmación de la realidad. En primer término, no existe denuncia alguna, y, si existiera, la legislación es clara en que ningún denunciante obtiene la plena posesión de lo hallado. Al respecto es conveniente recordar una de las normas vigentes sobre especies náufragas: "Del Patrimonio Cultural Sumergido. Artículo 9 de la Ley 397 de 1997: "Pertencen al pa-



trimonio cultural o arqueológico de la Nación, por su valor histórico o arqueológico que deberá ser determinado por el Ministerio de Cultura, las ciudades o cementerios de grupos humanos desaparecidos, restos humanos, las especies náufragas constituidas por las naves y su dotación y demás bienes muebles yacentes dentro de éstas o diseminados en el fondo del mar, que se encuentren en el suelo o subsuelo marinos de las aguas interiores, el mar territorial, la plataforma o zona económica exclusiva cualesquiera que sea su naturaleza, estado y la causa o época del hundimiento del naufragio. (...) Toda exploración y remoción del patrimonio cultural sumergido, por cualquier persona natural o jurídica, nacional o extranjera, requiere autorización previa del Ministerio de Cultura y de la Dirección General Marítima, del Ministerio de Defensa (...)"

Con el fin de darle claridad al caso del San José, aún en litigio, la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia, en el mes de Julio de 2007, precisó que los objetos hallados que no tengan la calidad de "monumentos muebles" o que no sean de especial interés cultural, histórico, artístico o arqueológico, no integran el 'patrimonio cultural nacional', por tanto podrán ser divididos en porcentajes iguales. Igualmente determinó que los bienes disputados tiene dos calidades, la primera cultural e histórica; y la segunda económica.

Volvamos al tema, pasando al caso del señor Powery y la publicación de Semana., en el ámbito internacional aún son más delicadas las apreciaciones ya que, asidos a bases desconocidas de orden legal y



jurídico, argumentan el citado señor y el columnista con que, por la falta de soberanía de Colombia en el Archipiélago de San Andrés y Providencia, no se puede hacer la denuncia ni obtener el permiso de rescate.

Esta afirmación es totalmente falsa por cuanto la soberanía de Colombia sobre el Archipiélago está claramente definida por el tratado Esguerra-Barcenas de 1928.

Para reafirmar lo expresado, me he tomado la libertad de transcribir la posición al respecto del doctor José Gregorio Hernández en diciembre de 2007:

"El artículo 101 de la Constitución Política de 1991 declara de modo inequívoco que los límites de Colombia son los establecidos en los tratados internacionales aprobados por el Congreso, debidamente ratificados por el Presidente de la República, y los definidos por los laudos arbitrales en que sea parte la Nación. La definición de la Corte al respecto, subrayando la plena vigencia e intangibilidad del Tratado Esguerra - Bárcenas, significa un oportuno freno a las pretensiones nicaragüenses, que partían de una posición ilícita en cuanto estaban fundadas en el desconocimiento de un Tratado Internacional válidamente celebrado, y por tanto en la vulneración del cardinal principio de Derecho Internacional conocido como Pacta sunt Servanda.

Colombia tenía sobrada razón al formular ante la Corte la excepción

El patrimonio cultural, histórico, artístico y arqueológico nacional, incluido el sumergido, está conformado, entre otros objetos, por "armas de guerra, las medallas, monedas, joyas y en general, todas las piezas recordatorias que tengan valor histórico o artístico". Esta clase de objetos la Corte los consideró de propiedad exclusiva del Estado colombiano y, por tanto, no susceptibles de apropiación por los particulares.

relativa a la falta de jurisdicción de ese Tribunal, y desde el punto de vista jurídico sus títulos para sostener la soberanía sobre San Andrés y Providencia eran inobjetable, pero no dejaba de preocupar a los colombianos la posibilidad, no descartable, de alguna tesis que hubiera podido abrirse paso para replantear puntos ya definidos en el Tratado. Por eso resulta tan importante la providencia de la Corte Internacional de Justicia, ya que, al afirmar la vigencia del Tratado Esguerra-Bárcenas, disipa desde el comienzo toda duda sobre el asunto materia del litigio que quería incoar Nica-



ragua, lo que significa que podemos afirmar, sin temor a equívocos, que la soberanía colombiana sobre San Andrés no está en discusión."

Estoy de acuerdo con la preocupación en el sentido de que las partes interesadas serían las menos beneficiadas ante un saqueo de estos supuestos valores por parte de terceros, si es cierto que se encuentra en aguas claras y a poca profundidad. Esta posibilidad no solamente obliga a una estricta vigilancia sino a una celeridad en la definición de los casos que eventualmente se presenten y en los cuales estén comprometidos valores de tanta magnitud.

Al actuar el Estado Colombiano en forma acertada y rápida ante estos casos, no solamente impide que progresen demandas e infundadas aspiraciones de personas que han dedicado dinero y esfuerzo en estas empresas., igualmente disminuye el tiempo en que estas riquezas están expuestas a los tan comentados saqueos y le permitiría en poco tiempo mostrar a los colombianos todos estos valores económicos, históricos y culturales.

REFERENCIAS

Ley 397 de 1997. Artículo 9. Del Patrimonio Cultural Sumergido.
Constitución Política de 1991. Artículo 101
Revista Semana, edición 855 del 21 de septiembre de 1998
Doctor José Gregorio Hernández. Respuesta a consulta en diciembre de 2007

Por: *CN(ra) Guillermo Alfonso Bonilla.*



EL CONSEJO DE HISTORIA NAVAL CUSTODIO DE LAS RAÍCES INSTITUCIONALES

Debido, entre otras razones, a que la historia de la Armada Nacional, especialmente entre los años de 1827 y 1935, no es muy extensa en comparación con la de las armadas de otros países, no existe en nuestra institución una tradición académica del estudio de la historia naval.

No obstante, sí es posible citar varios autores que se han destacado en esta labor; entre ellos los Vicealmirantes Eduardo Wills Olaya y Guillermo Uribe Peláez, el Contralmirante Oscar Herrera Rebolledo, y los capitanes de navío Julio César Reyes Canal y Enrique Román Bazurto; entre los autores civiles se deben mencionar a los académicos Enrique Uribe White, y Enrique Otero D'Costa

A principios de 2004, un grupo de oficiales navales en retiro, en el marco de las actividades de la Liga Marítima de Colombia (LIMCOL) conscientes de esta necesidad de la institución, llevaron la iniciativa de recrear la academia ante el Presidente de la Liga, Almirante Guidberto Barona Silva, quien se comunicó con el comando de la Armada en este sentido.

Posteriormente, varios oficiales, miembros de la Academia Colombiana de Historia Militar, algunos de ellos incluidos en el grupo anteriormente mencionado retomaron la idea, que fue igualmente bien recibida por el señor Comandante de la Armada, por entonces Almirante Mauricio Soto Gómez, quien decidió apoyar la creación de una organización que cumpliera tan importante función, definiéndose en primera instancia que no sería procedente darle el estatus de academia tal como sí ocurría en las otras Fuerzas Militares y la Policía Nacional, y oficialmente se denominará Consejo de Historia Naval, COHISNA

Tras muchas sesiones de trabajo se llegó a configurar una nueva organización, dependiente del comando de la Armada, cuyo objetivo sería "... investigar, recopilar, estudiar, analizar, difundir todo aquellos hechos, documentos y elementos que atestigüen el desarrollo y las acciones del poder marítimo, y en particular de la Armada Nacional, en el ámbito histórico, actuando como ente asesor en los aspectos histórico, atendiendo los requerimientos que señale el Mando Naval, así como fomentar el estudio de la historia ...".

En esta forma, el 11 de enero de 2005, se llevó a cabo en las dependencias de la Secretaría de Historia, dependencia del Comando de la Armada, la primera sesión del Consejo, durante la cual se nombraron dignatarios así:
Presidente: Vicealmirante Enrique Ospina Cubillos

Vicepresidente: Dr. Jorge Serpa Erazo (ex - cadete naval curso XXXVIII)

Consejeros: Almirante Alvaro Campos Castañeda, Contralmirante Luis Carlos Jaramillo Peña, Capitanes de Navío Jesús Caro Triana, Carlos Prieto Avila, y Ricardo García Bernal.

Tiempo después se produjo el retiro voluntario del Capitán de Navío Jesús Caro, y luego se incorporó un consejero, oficial de Infantería de Marina, el Coronel Julio César Carranza Alfonso. Por disposición del comando de la Armada, se incorporaron al trabajo del Consejo, el jefe del grupo Asesor del Comando de la Armada, Capitán de Navío Luis Felipe Mantilla Duarte y el Ayudante General del comando, por la época capitán de Navío Mauricio Ospina.

Siendo por aquellos días Jefe de Operaciones Navales, el entonces Vicealmirante Guillermo Barrera Hurtado hizo parte

del grupo designado por el comandante de la Armada para crear el Consejo. Felizmente, al ser nombrado Comandante de la institución, el Almirante Barrera continuó con la política de apoyo a COHISNA, garantizado así su continuidad.

El Consejo se instaló oficialmente en el auditorio de la Escuela Naval "Almirante Padilla", el 4 de marzo de 2005, a partir de la fecha de su activación, las actividades del Consejo han sido direccionadas en función de los requerimientos del comando de la Armada, en cuatro áreas específicas de actividad:

Archivo histórico:

El Consejo es asesor de la Armada en la tecnificación de su archivo histórico, fuente primaria de información. Para



lo anterior se ha contado con la dotación física requerida, en las instalaciones de la Dirección Marítima, que le fueron asignadas en agosto de 2005. Allí la Armada está en capacidad de conservar con las condiciones físicas y de seguridad requeridas, los documentos, fotografías, libros de bitácora, archivos magnéticos etc. que componen en acervo histórico de la institución.

Parte de este acervo es también la biblioteca, que ha sido enriquecida con donaciones de miembros de la comunidad naval, entre las cuales debe mencionarse la del Capitán de Navío Enrique Román Bazurto, compuesta por más de 200 volúmenes sobre temas históricos. Todas las donaciones de documentos, fotografías etc. son debidamente inventariadas y clasificadas en "fondos" con el nombre del donante. Esta política ha estimulado las donaciones y creado en la comunidad naval la confianza en que su donación cumple con los fines previstos.

El Archivo Histórico ha contado también con el apoyo del comando a través de la Dirección de Informática para la elaboración de la base de datos, la sistematización de los informes de actividades de las unidades, y con la capacitación de personal auxiliar civil por parte del Archivo General de la Nación.

Revista ARMADA.

El Consejo de Historia viene asesorando al comando de la Armada en la edición de la Revista "ARMADA", principal órgano de divulgación de la institución, tanto en aspectos de contenido, como de diseño, forma etc.

El Presidente del Consejo de Historia Naval es a la vez Presidente del Consejo editorial de la revista, y desde allí se han venido adoptando desde junio de 2006, medidas para mejorar esta publicación, tales como la adopción de un formato más ágil, y un mayor "control de calidad" al contenido.

El Museo Naval del Caribe.

COHISNA viene colaborando como asesor en lo referente al desarrollo del museo en general, y especialmente a la sala de la Armada, para que el visitante pueda conocer el desarrollo institucional a través de elementos tales como escudos, maquetas, fotografías, armas y otros elementos de verdadero valor histórico, exhibidos didácticamente y cumpliendo las normas museográficas.

Para ésta sala se han previsto 10 exhibiciones, que corresponden a etapas del desarrollo de la institución, de las cuales 5 están ya en servicio, y las restantes estarán listas para el año 2010. Se han establecido para el museo reglas claras para recibir elementos que sean valiosos en términos históricos, ya sea en donación o en custodia, de manera que la institución pueda cumplir con su exhibición, seguridad y conservación

Divulgación

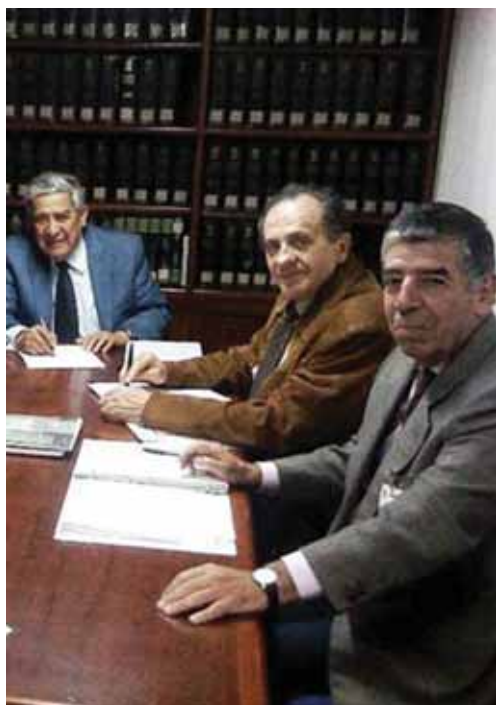
Parte de la misión del Consejo es hacer conocer los hechos de nuestro pasado institucional; con este fin se han llevado a cabo conferencias sobre estos temas a las guarniciones de Bogotá, Cartagena, Barranquilla, Puerto Leguízamo y Coveñas; la Armada Nacional y COHISNA son conscientes de que en este sentido las cuestiones presupuestales han limitado esta actividad, situación que se pretende solucionar en el futuro.

El Consejo ha definido sus canales de divulgación, estimulando la publicación de material, tanto en la revista ARMADA, como en el periódico A LA MAR, el periódico de la Asociación Colombiana de Oficiales en Retiro, A CORE, y agradece ahora su hospitalidad en la revista "La Timonera", de la Liga Marítima, que en la forma mencionada atrás, es la cuna de COHISNA.

Como un medio de conservar la memoria de la institución, hay un plan de entrevistas a personajes claves de nuestra historia cercana; de estas entrevistas se han llevado a cabo algunas tales como el General Gabriel París Gordillo, los señores Almirantes Jaime Erazo Annexy, Orlando Lemaitre Torres, Alfonso Díaz Osorio, Jaime Parra Ramírez, y el Capitán de Navío Julio César Reyes Canal.

A mediados de 2008, como resultado de una visita del Presidente del Consejo a la ciudad de Valparaíso, se estableció un convenio de cooperación con la Academia de Historia de la Armada de Chile, por medio del cual las dos organizaciones se asesorarán y se prestarán ayuda mutuamente para el cumplimiento de sus fines.

Por: Capitán de Navío (R) Ricardo García Bernal





I CONGRESO INTERNACIONAL DE DISEÑO E INGENIERÍA NAVAL 2009 Y 3 FERIA Y MUESTRA EMPRESARIAL COLOMBIAMAR 2009

La hermosa ciudad de Cartagena de Indias, localizada a orillas del Mar Caribe, uno de los epicentros turísticos y portuarios más importantes de Colombia, fue el escenario propicio para la realización del I Congreso Internacional de Diseño e Ingeniería Naval 2009 y la 3 Feria y Muestra Empresarial Colombiamar 2009, organizados por la Armada Nacional de Colombia, COTECMAR, Escuela Naval "Almirante Padilla" y el Instituto Panamericano de Ingeniería Naval - IPIN, eventos que se llevaron a cabo en el Centro de Convenciones y Exposiciones Cartagena de Indias Julio César Turbay Ayala, los días 25, 26 y 27 de marzo de 2009, tras intensas jornadas de intercambio comercial y de conocimiento, cuyo principal objetivo fue promover el desarrollo de la industria naval, marítima y fluvial en Colombia.

En el marco del Congreso se divulgaron trabajos de carácter científico en áreas del conocimiento afines a la arquitectura e ingeniería naval, con la participación de 32 conferencistas de tres continentes: América, Europa y Asia, quienes presentaron sus trabajos en varias salas temáticas, una de ellas dedicada en particular a los avances tecnológicos desarrollados en soporte a la Guerra Fluvial, materia en la cual Colombia es reconocida como líder a nivel mundial. Se destacaron las presentaciones del Keynote Speaker, Ph. D. Michel G. Parsons, con su trabajo titulado "Applications of Optimization in Early Stage Ship Design" y del Ph. D. Armin Troesch con "Mission Configurable Modular Craft Concept Study".

Adicionalmente, en el marco del evento se desarrolló un Conversatorio sobre la regulación de la actividad astillera en Colombia, organizado por la autoridad marítima nacional - DIMAR, y un Foro sobre educación en ingeniería naval, organizado por la Es-



cuela Naval "Almirante Padilla". En el caso particular de COTECMAR, en este evento se presentaron los resultados obtenidos en las investigaciones activas adelantadas con sus socios científicos y tecnológicos, en programas específicos como son (1) diseño e ingeniería naval, (2) manejo integral de la corrosión marina, (3) materiales para la construcción naval, y (4) competitividad y aprendizaje. Un promedio de 400 personas asistieron al programa científico, siendo 150 de ellos estudiantes de diferentes universidades nacionales y extranjeras.

De igual manera, se contó con la participación de nueve delegaciones que representaron a diferentes países como Estados Unidos, España, Panamá, México, Perú, Chile, Francia, Brasil y Uruguay, con las cuales se realizó un intercambio de conocimientos y experiencias en el área naval, marítima y fluvial, además del manifiesto interés de varias de ellas, por establecer futuros acuerdos con COTECMAR para el desarrollo de productos innovadores para sus países, reconociendo la alta calidad y los grandes adelantos alcanzados por Colombia en esta industria.

La 3 Feria y Muestra Empresarial Colombiamar 2009, contribuyó con la integración empresarial del sector del diseño, la construcción y la reparación naval, a un mercado en crecimiento que beneficia a



la región del Caribe Latinoamericano, facilitando oportunidades de negocios para los principales fabricantes, representantes, empresarios y distribuidores nacionales e internacionales de bienes y/o servicios relacionados con esta industria. Un total de 65 expositores entre los cuales se incluyeron empresarios de 12 diferentes países como Estados Unidos, Inglaterra, Finlandia, España, Holanda, Panamá, Italia, Alemania, e India, entre otros, tuvieron la oportunidad de presentar sus productos y servicios. Se registró un promedio diario de asistencia de 1.500 personas que ingresaron durante tres días a la 3 FERIA y Muestra Empresarial Colombiamar 2009, la cual fue sin duda, la vitrina perfecta para que los proveedores de bienes y servicios del sector naval, marítimo, fluvial y portuario promocionaran sus productos y encontrarán nuevas oportunidades de negocio; un cluster que generará beneficios.

"Espacios de divulgación y de transferencia de conocimiento entre diferentes actores de un sector, como se logró en este Congreso Internacional de Diseño e Ingeniería Naval y en la Feria Colombiamar contribuyen a la generación de Conciencia Marítima, que no solo beneficia a Colombia sino a toda la región, siendo esta la manera como las naciones hermanas de nuestro continente podemos avanzar hacia el desarrollo deseado", expresó el Segundo Comandante de la Armada Nacional, el señor Almirante Humberto Pineda Gallo, durante la ceremonia de clausura del evento.

El I Congreso Internacional de Diseño e Ingeniería Naval 2009 y la 3 FERIA y Muestra Empresarial

Colombiamar 2009, superó las expectativas de asistentes, participantes, expositores, ponentes, organizadores, fabricantes, representantes, empresarios y distribuidores nacionales e internacionales de bienes y/o servicios relacionados con la industria naval, marítima y fluvial, quienes destacaron la importancia académica, científica y comercial, tras obtener resultados comerciales, tecnológicos, académicos y profesionales contundentes y satisfactorios, comprometiendo a las instituciones organizadoras a preparar el II Congreso Internacional de Diseño e Ingeniería Naval y la FERIA

Colombiamar 2011, a las cuales se encuentra todo el sector marítimo regional cordialmente invitado.

*Por: Erika Bru, Analista de Relaciones Publicas
COTECMAR*

S
O
C
I
A
L

Somos especialistas en los áreas de diseño, construcción, reparación y mantenimiento de todo tipo de motonaves, artefactos marítimos y fluviales.

COTECMAR

<p>PLANTA MAMONAL Zona Industrial Mamonal Km 9 Tel: (+57) (3) 6483297 Cartagena - Colombia</p>	<p>PLANTA SOCAGEANZE Av. San Martín - Base Naval ARC "Islaria" Tel: (+57) (3) 6520332 Cartagena - Colombia</p>
--	--

www.cotecmar.com



COMO PUEDEN LOS SECTORES MARÍTIMOS, FLUVIALES Y COSTEROS CONTRIBUIR CON NUEVAS OPORTUNIDADES DE DESARROLLO ECONÓMICO SUSTENTABLE, PARA RESISTIR LA CRISIS GLOBAL Y BENEFICIARSE DE ELLA

El último trimestre del 2008 arrojó cifras de contracción del PIB, y los economistas pronostican que Colombia puede entrar en recesión. La industria nacional disminuyó su producción y ventas desde el año pasado, según el DANE. El comercio también ha mostrado señales de desaceleración, lo mismo que la construcción.

Las exportaciones han disminuido notablemente y muy probablemente seguirán disminuyendo. Igual ha ocurrido con la inversión extranjera directa en lo que va del año. Las remesas del extranjero han caído por la recesión en los países desarrollados, y el desempleo en el país volvió a estar por sobre el 14%. La recesión se asoma en

Latinoamérica, aunque creamos estar "blindados" y no todos los indicadores sean negativos para Colombia.

Pero por otra parte, cada crisis es una oportunidad. El prestigioso diario nacional "El Espectador" utilizó recientemente, para una excelente campaña de confianza en Colombia, el viejo proverbio popular que dice: "en tiempos de crisis, mientras unos llo-ran, otros se enriquecen vendiendo pañuelos".

Esta ha sido y sigue siendo nuestra propuesta a los sectores marítimos. Con esa positiva actitud la Fundación País Marítimo creó en el 2004 a

EXPOMARES, la "Feria Exposición de Desarrollo Marítimo, Fluvial y Costero", el evento marítimo por excelencia en Colombia. Con esa confianza nos lanzamos hace seis años a proponer el certamen que hacía falta para mostrarle al país -principalmente en el interior, en los grandes centros de decisiones y de

consumo- que sí existe una población de colombianos dinámicos y generadores de riqueza, una gran actividad industrial, comercial, social y humana, con clara conciencia ambiental, allá en las costas, los ríos y los mares aso-



ciados con sus recursos y sus usos lícitos, sostenibles y productivos.

UTILIDAD DE UNA "FERIA EXPOSICIÓN" SECTORIAL EN TIEMPOS DE CRISIS

En tiempos de depresiones económicas, las ferias, exposiciones y eventos comerciales del tipo EXPOMARES son como un reconstituyente para un enfermo. El objetivo normal de las ferias es reactivar la economía de un sector a través de nuevas oportunidades de negocios, estimular la inversión externa, abrir mercados, conseguir contratos, promover la demanda y mostrar los bienes y servicios que ese gremio produce. Por consiguiente su impacto se magnifica en tiempos de recesión, cuando disminuye la demanda, cuando las inversiones desaparecen

y el capital de trabajo es escaso, arrasando con los empleos a todo nivel.

Es natural que algunos empresarios cautelosos y líderes gremiales tímidos consideren equivocadamente que es un lujo participar en eventos promocionales. ¡Nada más apartado de la realidad! Es precisamente en épocas difíciles cuando los eventos se convierten en la forma más eficiente de hacer múltiples contactos y promover una industria, con una inversión optimizada en costo-beneficio. Muchos asesores económicos de reputación mundial aconsejan a las empresas durante las crisis no disminuir el presupuesto de publicidad dirigida al mercado específico del gremio. Eso incluye la participación activa en ferias y eventos comerciales gremiales y temáticos, como EXPOMARES 2009.

MERCADOS PRESENTES EN EXPOMARES 2009

Durante sus seis años de existencia, en EXPOMARES hemos identificado dos grandes "frentes" o mercados para conquistar por parte de las empresas, ONG's y entidades del sector marítimo y fluvial colombiano; ellos son:

a) En el frente interno, promover el comercio y el diálogo entre las regiones costeras y el interior del país. Todas las empresas y entidades de los mares, costas y ríos tienen algo que ofrecer y obtener en el centro, en la capital, en la región andina, donde están los grandes centros de consumo y toma de decisiones.

b) En el frente internacional, promover el comercio entre Colombia y el resto del mundo, de productos y/o servicios marítimos, costeros y fluviales, segmento de la economía global donde el país tiene mucho que ofrecer todavía. EXPOMARES ha convocado a países marítimos tradicionales como Holanda que ha participado en la feria y este año promete ser igualmente activo con invitaciones a nuevos países como Alemania, Reino Unido, España, Italia, y USA, entre otros.

LA FERIA EXPOSICIÓN COMERCIAL

EXPOMARES 2009 continúa mejorando su formato con las experiencias aprendidas y buscando los objetivos establecidos por la Fundación País Marítimo desde su creación. En principio es una feria comercial especializada, compuesta por varios sectores económicos y exhibiciones regionales, con el objetivo de atraer visitantes profesionales, clientes,

¿Pueden los olvidados sectores económicos marítimos ofrecer márgenes de crecimiento sustanciales que hagan una diferencia en estos momentos en la economía del país? ¿Pueden los poco desarrollados sectores marítimos, costeros y fluviales aprovechar esta "oportunidad" ofrecida por la crisis, para su propio crecimiento?

funcionarios y ONG'S. Por medio de los stands empresariales e institucionales, se fomenta el intercambio comercial, intelectual y tecnológico, la inversión, la competitividad y se proyecta el espíritu del "país marítimo" colombiano hacia el mundo.

Además, EXPOMARES ofrece a los expositores y patrocinadores las "Conferencias Empresariales", que consisten en programar una sala y un horario para que las empresas, ONG o entidades interesadas presenten sus productos, servicios y actividades, ante un público selecto invitado y ante los asistentes a EXPOMARES. También se coordinan las "Agendas" de Negocios, con el fin de generar contactos efectivos en un ambiente tranquilo y profesional que permita a los empresarios realizar encuentros personales con clientes actuales y/o potenciales sobre negocios y acuerdos entre empresas.

EL CONGRESO DE DESARROLLO MARÍTIMO, FLUVIAL Y COSTERO

Como complemento a la exposición, se continúa realizando una agenda académica paralela, de interés para los gremios y sectores presentes en la Feria.





Está formada por el "Congreso de Desarrollo Marítimo, Fluvial y Costero", y por otros "Foros" sectoriales y/o regionales que se consideren coyunturales para el país marítimo. La agenda académica estará además matizada por actividades culturales y sociales sobre el tema.

Este año, el Congreso se enfocará en la pregunta que encabeza este artículo: ¿Cómo pueden los sectores marítimos, fluviales y costeros contribuir con nuevas oportunidades de desarrollo sustentable, frente a la crisis económica mundial?

El único cambio este año será el retiro anunciado por la Comisión Colombiana del Océano (CCO), entidad que coordinaba la agenda académica del Congreso por invitación de la Fundación País Marítimo. Al retirarse la CCO unilateralmente de esa tarea, el Congreso continuará siendo coordinado por la Fundación País Marítimo, con la cooperación de otras entidades nacionales interesadas en el desarrollo de los mares y las costas colombianas.

EXPOMARES agradece a la CCO su colaboración, esperamos que se solucionen los inconvenientes que le impiden cooperar y se vuelva a vincular al primer evento de desarrollo sostenible marítimo. Hay que recordar que EXPOMARES, aunque es una iniciativa de una ONG sin ánimo de lucro, contribuye directamente a los objetivos institucionales de todas las dependencias del Gobierno que tienen en su Misión propender por el desarrollo marítimo, fluvial y costero del país. Por consiguiente esperaríamos todo el apoyo posible de dichas entidades, entre las cuales las más importantes contribuciones han venido siempre de la Armada Nacional y DIMAR, lo que agradece la comunidad marítima.

EXPOMARES Y LOS NUEVOS EVENTOS MARITIMOS

Hace seis años, cuando la Fundación País Marítimo propuso al país la creación de un evento marítimo nacional de esta envergadura, no había actividades similares conocidas. Lo más cercano era el Seminario Nacional de Ciencias del Mar (SENALMAR) a cargo de la CCO desde 1969, pero había caído en el olvido pues el último -antes de EXPOMARES- fue convocado en 1998. Un Seminario en el 2003 fue organizado por INVEMAR y la Universidad Nacional.

La Fundación País Marítimo al programar la realización de EXPOMARES ha tenido en cuenta y ha respetado al SENALMAR y otros eventos parecidos que están proliferando recientemente en el país. Esto nos estimula porque pensamos que se ha despertado la conciencia y que EXPOMARES iniciado en el 2004 han tenido mucho que ver.

Tal es el caso, por ejemplo, del evento SAIL 2006 y el próximo SAIL 2010 que está organizando la Armada Nacional, el cual promete ser una actividad atractiva al público, por su naturaleza de festival de veleros, espectáculos y actividades sociales vinculadas. El SENALMAR renació después de varios años y se hizo nuevamente en el 2008. Igualmente felicitamos a COTECMAR por el evento recientemente realizado en Cartagena, de carácter técnico en el diseño y construcción naval.

Habiendo dicho lo anterior, también recomendamos cautela para que no excedamos la capacidad del país de soportar eventos similares o redundantes, en un sector que necesita todavía unir esfuerzos y optimizar los escasos recursos.

Lo anterior es un indicio que la misión propuesta por EXPOMARES se ha cumplido, pero falta mucho por hacer todavía. La Fundación País Marítimo agradece a todos los patrocinadores que nos han acompañado en este esfuerzo. Invitamos a los gremios, a las entidades gubernamentales y no gubernamentales, a los empresarios marítimos, costeros y fluviales, a todo el país marítimo, que sigan utilizando este evento para su beneficio propio además de contribuir a una noble causa nacional.

EXPOMARES 2009 será del 14 al 16 de Octubre, en el mismo sitio del año anterior, el Centro de Convenciones y Exposiciones "Gonzalo Jiménez de Quesada", de Bogotá.

*Capitán de Navío (r) Rafael Steer Ruiz
Oceanógrafo y Economista Marítimo. Presidente
Fundación País Marítimo*



IX ANIVERSARIO LIMCOL



S
O
C
I
A
L

Celebración del IX aniversario de la Liga Marítima de Colombia . Diciembre 12 de 2008. Salón 20 de Julio Club Militar.



HOMENAJE



EL Capitán de Fragata (R)
LUIS VIRGILIO AVELLA DIAZ (Q. E. P. D.)

Desde la constitución de la Liga Marítima de Colombia formo parte de ella., amante de Colombia y del mar como marino que fue, ya retirado, su deseo fue siempre vincularse a las organizaciones afines y así lo cumplió., en el Acta de constitución de la Liga es el séptimo en firmar y desde allí siempre formó parte del Consejo Directivo , hasta su fallecimiento como Vicepresidente. Con su carácter sencillo y afable, pero entusiasta, contribuyó durante los diez años de existencia de la Liga a su desarrollo y progreso. Siempre creyó en ella con sus ideas y sus juicios valiosos nos deja Virgilio, un enorme vacío que sentimos y lamentamos profundamente. Estaremos siempre reconociendo su valioso aporte al desarrollo de la Liga. Reiteramos a su señora Guiomar Villegas de Avella, a sus hijos Luis Felipe y Sergio Andrés; y demás familiares nuestros profundos sentimientos de pesar y consideración.

Liga Marítima de Colombia

LMC

10 AÑOS

POR LA RUTA
de los Galeones



Sail
2010

**CARTAGENA
DE INDIAS
COLOMBIA**

BICENTENARIO • INDEPENDENCIA



EL CARIBE
SE LLENARÁ
DE VELAS...

Sail 2010

Colombia • Mayo 19 al 23
www.sailcartagenedeindias2010.com



Feria Exposición Internacional y
Congreso de Desarrollo Marítimo,
Fluvial y Costero



ExpoMares 2009

14 a 16 de octubre 2009

Centro de Convenciones y Exposiciones Gonzalo Jiménez de Quesada
Bogotá, Colombia

**La Feria de los Mares, Ríos y Costas en Bogotá
Contribuimos a crear conciencia marítima en el país.**

Sectores Marítimos y Fluviales participantes:

- Astilleros e industria marítima y fluvial.
- Acuicultura marina, costera y continental.
- Búsqueda y rescate, salvamento, buceo industrial.
- Deportes náuticos, navegación deportiva, buceo recreativo.
- Educación y capacitación a todos los niveles.
- Financiación y seguros marítimos.
- Ingeniería y tecnologías navales, marítimas y afines.
- Ingeniería costera, construcción y mantenimiento instalaciones.
- Investigación científica, consultorías, asesorías.
- Manejo integrado de zonas costeras.
- Minería, hidrocarburos, y recursos de la plataforma continental.
- Medio Ambiente marino y costero - Reservas y áreas protegidas.
- Puertos y servicios portuarios complementarios.
- Pesca industrial y artesanal, marítima, costera y fluvial.
- Transporte marítimo, fluvial y multimodal.
- Turismo marítimo y costero - Ecoturismo.
- Seguridad marítima, fluvial y portuaria.

¡Traemos positivamente el Mar Global a Bogotá!

Generamos bienestar, inversión, empleos, negocios, crecimiento sostenible y desarrollo humano
en las Regiones Costeras, Islas y Ríos de Colombia

Teléfonos: (57)(1) 324 9381 - 324 9382 Fax: 324 9383 www.expomares.org
E-mail: expomares@etb.net.co y contactenos@expomares.org



Fundación País Marítimo