

OPINIÓN

Por: Oscar Medina Mora, Administrador Marítimo ENAP, Catedrático universidades Sergio Arboleda de Bogotá y Santa Marta, Universidad del San Buenaventura, Instituto de Telecomunicaciones, Transporte y Puertos- ITTP

Imagen: Colombia excluyente **Por:** Jairo Munard



GRANDES INTERROGANTES



En la vida y en la historia siempre están presentes algunos grandes interrogantes, que por decirlo de alguna manera, atormentan la existencia, pero de igual forma le dan dinamismo, motivación e impulso a las personas que pasan por la vida y les da lo mismo, a aquellas a las cuales la vida les pasa sin encontrar la razón y ni el porqué.

Uno de esos interrogantes me han acompañado desde que ingresé a la Escuela Naval a mediados de los años 80's y tuve mis primeros contactos con el esplendor del Centro Histórico, que para la época amenazaba ruina, fue ¿Por qué la Capital de la República no era esa bella ciudad puerto?. Hoy que su esplendor contemporáneo, producto de veinte años de restaura-

Imagen: Cartagena de indias ciudad amurallada y zona hotelera. Tomado de www.ultimatechase.com/



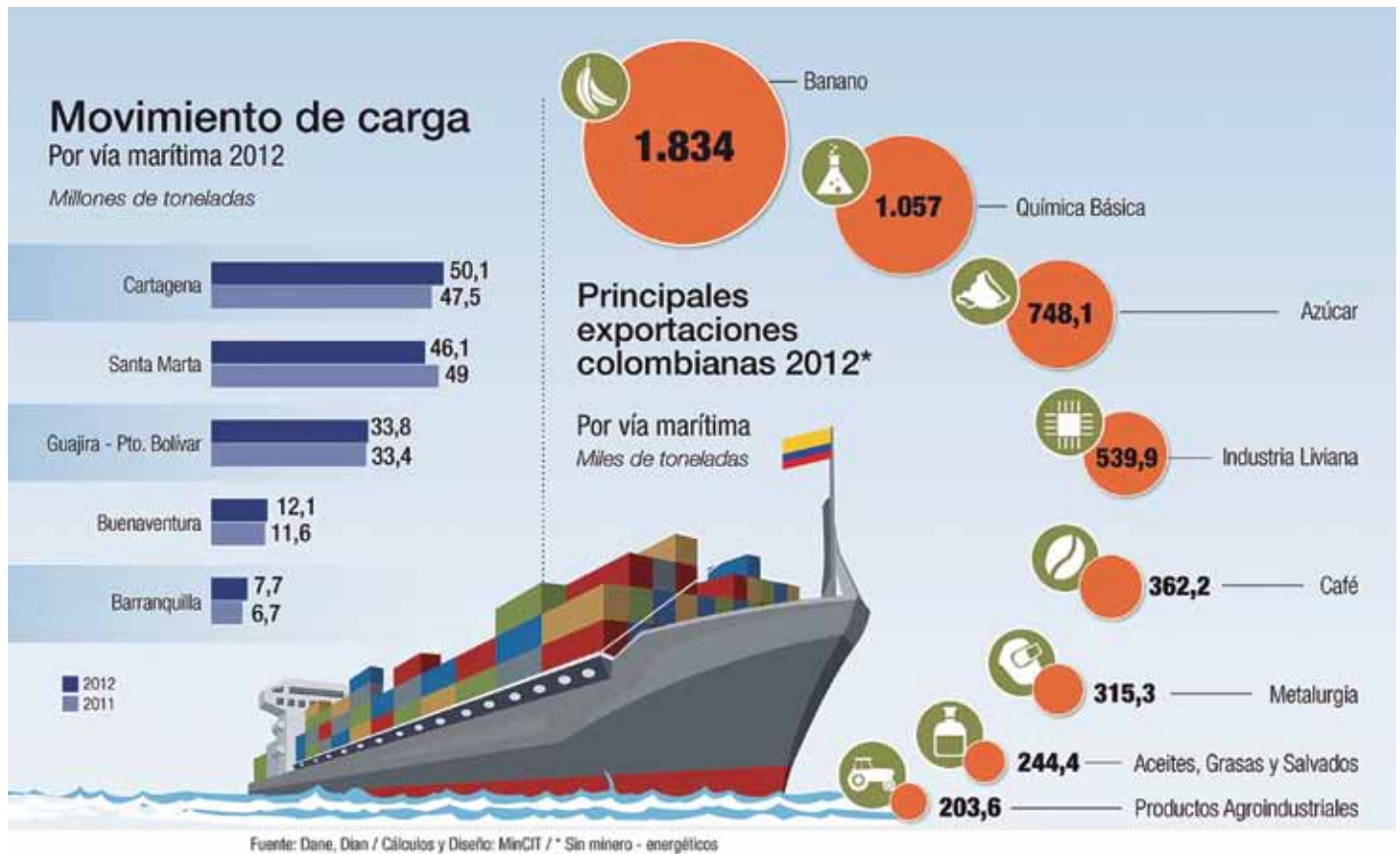


Imagen: Tomado de www.mincomercio.gov.co

ción e inversiones millonarias, nos vuelve a dar una imagen de lo que fuera esta ciudad puerto y observar que el mundo ha venido caminado en forma certera y constante a la integración económica de los países, dicho interrogante se fortalece en razón a que, simplemente analizando el vecindario nos damos cuenta de que Guayaquil en el Ecuador; El Callao- Lima en Perú; Valparaiso, San Antonio –Santiago en Chile; Buenos Aires en Argentina y Rio de Janeiro- Sao Pablo en Brasil; los principales centros económicos están cerca del mar, sino en el mar mismo. Esto sin contar el resto del mundo donde, para dar otro ejemplo, la China ha pivotado su desarrollo en la zona costera.

La pregunta adquiere mayor fuerza cuando, como hemos dicho en estas páginas, que el llamado “Arancel Geográfico” afecta sustancialmente la competitividad de los productos colombianos y nuestra impenetrable geografía no ha podido ser domada por infraestructura, y aún si fuera doblegada, la distancia seguiría siendo 1.100 kilómetros. Parcialmente la lectura, hoy olvidada de Theodore Nichols, Tres Puertos de Colombia¹, nos arroja una respuesta en función del aislamiento a que se veían condenadas las comunidades por la dificultad de traslado y comunicación

de las diferentes comunidades en la época colonial y las primeras décadas de la república; y la insalubridad de los climas tropicales, siendo Santafé un punto “equidistante” entre la provincia de occidente capitaneada por Popayán, la Caribeña, liderada por Cartagena y la Antioqueña, hoy abandera por Medellín.

Sin embargo, el trabajo de Alfonso Múnera, nos da una respuesta más contundente, no sólo por ser él costeño y afroamericano, pues con ello evita la descalificación de su interesante y rigurosa investigación, con los ya consabidos argumentos de centralismo y elitismo cachaco. Así pues, Múnera afirma que en el S. XVIII, el advenimiento de los Borbones al poder significó el inicio de grandes esfuerzos por implementar una política de centralización y eficiencia del Gobierno colonial. “En 1717 se experimentó por primera vez una solución de fondo, mediante la creación del Virreinato de la Nueva Granada. En ese entonces Cartagena y Santa Fe se disputaron la condición de capital del Virreinato y sede del Virrey y de la Real Audiencia. La élite cartagenera utilizó como argumento principal para sus aspiraciones virreinales su posición geográfica. Resaltó la importancia económica y militar del Caribe para España y la necesidad de fortalecer la autoridad impe-



Imagen: Palenquera. www.ultimatechase.com/

rial en las díscolas sociedades caribeñas. Santa Fe, por el contrario, se apoyó en la imagen negativa del Caribe: habló de su clima pestilente, de su ausencia de ilustración, de su escasa población y de su posición geográfica marginal, porque el reino era ante todo un reino andino, y de su ausencia de tradición burocrática.”

Asustados por el desorden del Caribe, los consejeros de indias de Madrid decidieron que la capital del virreinato estaría más segura en la impenetrables alturas de los Andes²”

He trabajado muchos años con gente del Caribe, lo sigo haciendo, y estereotipos sobre los cuales se soporaron esas decisiones no son del todo ciertos. Gente amable, inteligente, creativa y trabajadora con la mente abierta como la gente del Caribe es difícil encontrar,

lo que se constituye en un activo estratégico invaluable en este nuevo entorno global. No obstante, aún esos rezagos en el inconsciente colectivo tanto del Gobierno Central como de los mismos gobernantes costeros, siguen afectando la toma de decisiones, que ya no será la de fundar la capital, pero sí la de invertir fuertes sumas de dinero.

Otro de los grandes interrogantes que me siguen inquietando es por qué Colombia; con el principal puerto de la Colonia en todo el continente, que mereció el interés y fuertes inversiones de la metrópoli en sus infraestructuras de defensa que hoy, declaradas patrimonio histórico de la humanidad, se convierten en un atractivo turístico de inigualable belleza; siendo el único país suramericano con acceso directos a los dos océanos más importantes del mundo, no es una potencia marítima, y que digo potencia, ni siquiera está en el mapa marítimo global. ¿Qué nos pasó?

En mi búsqueda constante de esa respuesta he encontrado algunas pistas, la lectura de libros como los anteriormente citados me da alguna idea de que el centralismo originado en la decisión antes comentada tiene algo que ver. Igualmente el análisis de las teorías económicas reinantes después de la segunda guerra mundial y en particular el modelo de Crecimiento Endógenos promulgado por Raúl Prebisch³ desde la Comisión Económica para la América Latina y el Caribe de las Naciones Unidas, aporta también en algo, sin embargo, argumentando en contrario pudiera uno decir que fue precisamente en esos años que se evidencia el esplendor de la Flota Mercante Grancolombiana.

Un reciente libro que trata de dar una respuesta del “Por qué fracasan los países⁴”, de dos profesores de economía de importantes universidades americanas nos ayuda a encontrar otra pista para tan complejo asunto. El documento; que según Geirge Akerlof, Nobel de Economía 2001, se considerará en el tiempo unos de los clásicos imperecederos de economía como “La riqueza de las naciones” de Adam Smith y que según Peter Diamond, Nobel de Economía 2010, es un análisis importante e imprescindible; es aporte académico de gran valor que nos indica que son las instituciones, no la posición geográfica, ni la dotación de recursos, ni la religión, ni la cultura, ni la inteligencia la que

origina círculos virtuosos de progreso y desarrollo. Uno de los ejemplos nos llega como anillo al dedo en estas reflexiones sobre el desarrollo marítimo, cuentan los autores en su investigación cómo Venecia, en la Edad Media, llegó a ser el lugar más rico del mundo y cómo después fueron las instituciones las que generaron su declive, que sólo ha dejado edificios y monumentos con los cuales turistas se enteran de sus años de esplendor. La commenda, una institución societaria comercial que permitía que jóvenes aventureros sin capital se asociaran con un inversionista “sedentario” que permanecía en Venecia y producto de la cual terminada la aventura marítima se repartieran las utilidades en partes acordadas, dio la oportunidad incluyente a muchos que acudían sin mayor experiencia a la actividad marítima generando un dinamismo progresista sin parangón. Lastimosamente, esos comerciantes una vez ascendieron, cambiaron las reglas de juego evitando la inclusión de más personas y tratando de consolidar su posición privilegiada, con lo cual originaron la decadencia de esta ciudad.

Son pues las instituciones excluyentes, que estructuran lo que en Colombia coloquialmente llamamos “roscas”, las que no permiten la inclusión de nuevas figuras, ni la acción renovadora de lo que Joseph Schumpeter⁵, el economista checo, llamara la destrucción creadora, generando círculos viciosos que impiden el desarrollo de sectores como el marítimo. Debemos abrir la mente y el corazón haciendo masivo el conocimiento de lo marítimo para que muchos se incluyan en el desarrollo y generen la masa crítica que nos permitirá surgir como un sector estratégico en la economía y el desarrollo del país.

Referencias Bibliográficas

1. Nichols, Theodore. Tres Puertos de Colombia. Biblioteca Banco Popular. Bogotá Colombia 1973.
- 2 Múnera, Alfonso. El Fracaso de una Nación. ISBN 9789584218193. Ed. Planeta. 2008
- 3 Raúl Federico Prebisch Linares (Tucumán, 1901 – Santiago de Chile, 1986) Contador público y economista argentino.
- 4Acemoglu, Daron y Robinson, James. Por qué fracasan los países. ISBN 9789584232830. Editorial Planeta. 2012
- 5 Joseph Schumpeter (República Checa 1883 - EE. UU 1950) Destacado economista Checo.



La Timonera
Por los Ríos y los Mares
Liga Marítima de Colombia

Estamos sembrando consciencia marítima, y consciencia marítima es...
Respeto, Conocimiento, Aprovechamiento responsable y Protección,

Para mayor información sobre como enviar artículos contactenos en: www.limcol.org