

**JUSTIFICACION ECONOMICA
DE LA EXISTENCIA DE UNA MARINA DE GUERRA**

CCEIM AGUSTIN RODRIGUEZ TORRENEGRA

**UNIVERSIDAD TECNOLOGICA DE BOLIVAR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS**

PROGRAMA DE ECONOMIA

CARTAGENA D.T. Y C.,

2004

**JUSTIFICACION ECONOMICA DE
LA EXISTENCIA DE UNA MARINA DE GUERRA**

CCEIM AGUSTIN RODRIGUEZ TORRENEGRA

TESIS DE GRADO PARA OPTAR EL TITULO DE ECONOMISTA

Asesor:

Doctor JUAN CARLOS ROBLEDO FERNANDEZ

Economista, MBA Administración

**UNIVERSIDAD TECNOLOGICA DE BOLIVAR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ECONOMIA
CARTAGENA D.T. Y C.**

2004

Nota de aceptación:

Firma del presidente del jurado

Firma del jurado

Firma del jurado

Cartagena de Indias, D.T. y C. septiembre 7 de 2004

Señores

COMITÉ DE GRADUACION

Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas

Programa de Economía

La Ciudad.

Apreciados Señores,

Con la presente me permito hacer presentación ante ustedes de la Monografía titulada “**Justificación económica de la existencia de una Marina de Guerra**”, elaborado por el estudiante Agustín Alfonso Rodríguez Torrenegra.

Espero que el presente trabajo se ajuste a las expectativas y criterios de la Universidad para los proyectos de grado.

Cordialmente,

AGUSTIN RODRIGUEZ TORRENEGRA

COD. 9912351

Cartagena de Indias, D.T. y C. septiembre 7 de 2004

Señores

COMITÉ DE GRADUACION

Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas

Programa de Economía

La Ciudad.

Apreciados Señores,

Con la presente me permito hacer presentación ante ustedes de la Monografía titulada “**Justificación económica de la existencia de una Marina de Guerra**”, elaborado por el estudiante Agustín Alfonso Rodríguez Torrenegra, a quien asesoré en su ejecución.

Cordialmente,

JUAN CARLOS ROBLEDO

Asesor

AUTORIZACION

Cartagena de Indias, D.T. y C.

Yo Agustín Alfonso Rodríguez Torrenegra, identificado con número de cédula 72`300.476 de Manatí Atlántico, autorizo a la Corporación Universitaria Tecnológica de Bolívar para hacer uso de mi trabajo de grado y publicarlo en el catalogo online de la Biblioteca.

AGUSTIN RODRIGUEZ TORRENEGRA

CC. 72.300.476 de Manatí - Atlántico

Debe registrarse esta autorización ante Notario Público

A Mónica, María Mónica y Silvia Carolina, quienes con su sacrificio y apoyo, se convirtieron en fuente de inspiración para lograr concretar felizmente este proyecto.

AGRADECIMIENTOS

El autor del presente trabajo desea expresar sus sinceros agradecimientos a los oficiales de la Armada Nacional y a los Docentes de la Universidad Tecnológica de Bolívar, por la oportunidad de mostrar este trabajo.

De igual forma al señor Contralmirante JEFE DE OPERACIONES NAVALES, y al señor Coronel JEFE DEL DEPARTAMENTO DE ESTRATEGIA ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA, por sus valiosos aportes en cuanto a experiencias y documentación sin los cuales no se hubiera podido llevar a cabo este proyecto.

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	11
1. ASPECTOS HISTORICOS	14
1.1. INICIOS DE LA NAVEGACIÓN	14
1.2. LA PESCA COMO FACTOR DE SUPERVIVENCIA	17
1.3. EL CORSO COMO PROFESIÓN	18
1.4. ANTIGUAS FORMAS DE DELIMITACIÓN MARINA.	19
2. ASPECTOS ECONOMICOS	21
2.1. LÍNEAS DE COMUNICACIONES MARÍTIMAS	21
2.2. LA PESCA INDUSTRIAL Y ARTESANAL	22
2.3. EL PETRÓLEO	27
2.4. RESERVAS DE MINERALES	34
3. SITUACIÓN ACTUAL DE LA ARMADA NACIONAL	36
3.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS	36
3.2. MISIÓN	37
3.3. VISIÓN	38
3.4. FUNCIÓN PRINCIPAL	38
3.5. OBJETIVOS GENERALES	39
3.5.1. Objetivo institucional	39
3.5.2. Objetivos específicos	39

3.6.	ORGANIZACIÓN	42
3.7.	CAPACIDADES	45
3.7.1.	Operativas	46
3.7.2.	Convenios internacionales	46
3.7.3.	Investigación marítima	48
4.	SOBERANIA ECONÓMICA Y MILITAR	51
4.1.	INTERESES NACIONALES	51
4.2.	OBJETIVOS NACIONALES PERMANENTES	52
4.3.	FINES ESENCIALES DEL ESTADO	52
4.4.	SITUACIÓN PORTUARIA	54
4.5.	SITUACIÓN DE EMPRESAS NAVIERAS MARÍTIMAS Y FLUVIALES	68
4.6.	SITUACIÓN DE ASTILLEROS	72
4.7.	CONVENIOS ECONÓMICOS INTERNACIONALES	77
4.8.	PRINCIPALES LEGISLACIONES MARÍTIMAS ECONÓMICAS.	82
5.	JUSTIFICACION DE LA EXISTENCIA DE UNA MARINA DE GUERRA.	87
5.1.	EN SEGURIDAD CIUDADANA	88
5.2.	EN SEGURIDAD DE INFRAESTRUCTURA	90
5.3.	EN CONSERVACIÓN DE LA SOBERANÍA	95
5.4.	EN PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS.	97
6.	CONCLUSIONES	99
	BIBLIOGRAFIA	100
	ANEXOS	102

INTRODUCCION

El mar y los cuerpos de agua ocupan la mayor parte de la superficie terrestre, son parte básica para la vida por contener gran cantidad de recursos renovables y no renovables, la mayoría de formas de vida del planeta han sido asociadas con el agua, y a lo largo de la historia, las grandes civilizaciones y culturas nacieron y crecieron a orillas del mar y los ríos, empleando y explotando las riquezas que ellos ofrecen.

La importancia que tiene para una Nación, el desarrollo y control del mar y sus distintos recursos hídricos es inmensa, la relación de las políticas marítimas y fluviales con la economía de la Nación, van íntimamente ligados, si existe la primera, la segunda debe surgir como un logro de una acertada estrategia de aplicación y aprovechamiento del mar y los ríos como gran fuente económica.

El caso colombiano, es único en Sur América, el país tiene casi tres mil kilómetros de costas en los océanos Pacífico y Atlántico y cerca de un millón de kilómetros cuadrados de áreas marítimas y casi 13.000 kilómetros en las vertientes fluviales navegables, es decir, un ochenta y siete por ciento del área en tierra, Estos medios no se han aprovechado económicamente de forma eficiente o de acuerdo a su potencial para el beneficio del país.

El objetivo principal de este documento es poner a analizar a todos los Colombianos en la importancia que tiene para la economía nacional, el aprovechar en forma segura y eficiente, los recursos y oportunidades que tienen el mar y los ríos, y sobre todo la aplicación de una de nuestras Fuerzas Armadas, como lo es la Armada Nacional, en su labor de salvaguardar estos bienes y recursos de la nación.

El estudio contempla cinco capítulos, el primer capítulo corresponde a la parte de historia, con la intención de hacer un recuento de las formas como la navegación marítima y fluvial, se iniciaron y su importancia geo-económica desde los primeros tiempos. También se incluye una parte histórica de las leyes de navegación y de delimitación marina.

En el segundo capítulo se analizará los principales recursos económicos que brindan el mar y los ríos en Colombia, haciendo énfasis en la parte del transporte marítimo, pero analizando también aspectos importantes como la pesca, el petróleo y las reservas ecológicas.

En el tercer capítulo, se analiza la situación actual de la Armada Nacional, mostrando sus funciones, capacidades operacionales y estratégicas y la forma como esta organizada para salvaguardar la soberanía nacional en todos los aspectos que se requiera en el mar.

El cuarto capítulo, se refiere a la soberanía económica y militar, profundizando en aspectos importantes para la economía nacional como son la situación portuaria, de empresas navieras marítimas y un análisis de la ubicación e importancia de los astilleros, el recorrido tendrá una parte histórica, luego la actual y una proyección estimada. Además se incluyen muchos aspectos de las políticas del Estado con relación al transporte y aprovechamiento de los recursos, asimismo con respecto al plan de seguridad democrática.

En el quinto y último capítulo, se analizará las ventajas y desventajas que tenga para un Estado el poseer o no una marina de guerra que salvaguarde sus intereses económicos en el mar y los ríos, analizando varios aspectos tales como seguridad en el transporte, en vías, turismo y su aprovechamiento dentro de la estrategia general del Estado Colombiano.

1. ASPECTOS HISTÓRICOS

1.1. INICIOS DE LA NAVEGACIÓN

La navegación es una actividad tan antigua como el hombre mismo, y ha sufrido a través del tiempo grandes transformaciones progresistas, siendo los Egipcios los primeros en darle una aplicación política, económica, diplomática y militar a esta actividad. Pero a pesar de que los Egipcios eran navegantes, no eran hombres de mar y se arriesgaban poco en el mediterráneo, debido a la riqueza de sus tierras.

Los fenicios con una vocación marinera bien arraigada, aprovecharon el Mar Mediterráneo. El nacimiento de estos pueblos de navegantes alrededor del Mediterráneo y el Río Nilo, hicieron crecer también la industria de la construcción Naval, se crearon astilleros y puertos en todos estos pueblos, generando mucho empleo para carpinteros y constructores navales en general.

Con el nacimiento en el año 2.500 de la industria del bronce en Creta, este pueblo comienza una era de prosperidad, la cual le obliga a crear una Marina Nacional Poderosa para asegurar, el comercio del bronce producido en Creta y llevado a otros pueblos vía marítima. Los Cretenses se hicieron dueños de los

estrechos y, con los troyanos, cierran la entrada de los Dardanuelos. Con los Lotófagos guardan las aguas próximas a Túnez y con otros pueblos hacen iguales alianzas para lograr controlar el comercio marítimo en sus regiones, esta seguridad era prestada con flotas de guerra que actuaban por igual según lo pactado.

Muchos pueblos, surgieron con el desarrollo marítimo, la supremacía en este aspecto lo daba el comercio y la capacidad de guerra que tuviese para preservar dicho comercio de los piratas, los cuales eran buenos marinos pero poco trabajadores.

En la edad media aparecen grandes desarrollos en la navegación tanto de guerra como comercial, haciéndose casi indispensable para el desarrollo de los pueblos la utilización de las vías marítima y fluviales, aparecen grandes pueblos de navegantes como los Vikingos y los Normandos, los cuales marcaron un punto alto en lo referente a arrojo, valentía y conocimiento marineros, saqueaban y dominaban a aquellos pueblos con poca o ninguna tradición marinera y les hurtaban su comercio.

Los Portugueses y los Españoles se destacaron en la época de las conquistas, creando grandes imperios a través de los logros obtenidos de la explotación de las habilidades y vocación marinera, traducido esto en descubrimiento de rutas y territorios para su corona. Los Portugueses crearon tres grandes bases

navales para la época: Goa, Malaca y Ormuz, que le sirven para proteger sus líneas de comunicación marítima, para dominar los mares y para prohibir toda competencia comercial.

Cada año una flota armada Portuguesa, salía de Lisboa hacia los meses de marzo-abril, dicha flota estaba compuesta por barcos comerciales y de guerra quienes aprovechaban los vientos monzones para efectuar el recorrido anual de las Indias y África, los primeros se encargaban de la parte de intercambio comercial y búsqueda de nuevas oportunidades de comercio; los segundo protegían la flota comercial y relevaban a sus antecesores en la Base Naval de Goa, sitio desde el cual se realizaban patrullajes de presencia y control del espacio marítimo portugués.

La cartografía y el uso de los astros son descubrimientos que facilitan las labores para los navegantes y motivan a los pueblos a continuar en la conquista del mar y los ríos, siempre pensando en ellos como fuentes de desarrollo económico y militar, lo cual trae consigo un fortalecimiento de la posición estratégica mundial de cada Estado.

Esta aplicación de la estratégica posición de las marinas de guerra, fue la base para el desarrollo de la Real Armada Británica, con posiciones alrededor del mundo. En la actualidad es la filosofía de los Estados Unidos a través de su marina de guerra, empleando sus flotas en puntos estratégicos de los mares.

1.2. LA PESCA COMO FACTOR DE SUPERVIVENCIA

La pesca siempre se ha considerado como una de las más primitivas fuentes de supervivencia, obligando al hombre a implementar grandes desarrollos, a fin de optimizar el aprovechamiento de los recursos que nos ofrece el mar y los ríos. En algunas zonas como Los Países Bajos algunos sostienen que la pesca ocupa el lugar de la agricultura, el estar rodeados de agua y tener como única fuente de lograr su independencia política, militar y económica de las grandes potencias, los obliga a hacerse fuertes en el mar, no solo en la pesca del arenque, sino también creando una pequeña flota de seguridad para sus pescadores.

El aprovechamiento que se le da a la pesca en Colombia, ha sido escaso, la mayoría del recurso que se obtiene a través de la pesca, se utiliza para consumo interno, muy pocas empresas pesqueras existen y la conciencia de aprovechamiento de los recursos pesqueros en aguas marítimas y fluviales, no es consecuente con las enormes posibilidades y potenciales que posee el País.

Contraria situación ocurre en los países desarrollados, que se aprovechan de la falta de visión de otros países y explotan los recursos “ajenos”, ejerciendo la pesca a la par de su presencia militar, inclusive aprovechándose del paso inocente por aguas de la zona económica exclusiva de los otros países,

argumentan a su favor que dichos recursos se consideran de uso y aprovechamiento de toda la humanidad.

Por lo anterior, un país que quiere aprovechar de forma óptima sus recursos en el mar, debe promulgar políticas internas, participar en tratados internacionales a fin de regular la explotación de los recursos del mar en la zona económica exclusiva y mantener los recursos que se encuentran en los ríos que son considerados internos y sobre los cuales, se pueden hacer ciertas predicciones y procesos de conservación, a fin de facilitar su gradual aprovechamiento.

1.3. EL CORSO COMO PROFESIÓN

Durante la época de las cruzadas la guerra de corso se establece en el Mar Mediterráneo, el corso era una especie de permiso dado por los países a navegantes independientes, para surcar los mares bajo el amparo de su bandera, debiendo pagar un tributo por las riquezas y descubrimientos encontrados o capturados. Los venecianos en primer lugar, y todas las potencias que los imitan tratan de asestar golpes al adversario sin comprometer al Estado y, por consiguiente sin establecer una guerra abierta. Este estilo de vida anima a muchos armadores particulares a capturar, destruir y exigir rescate de los navíos de los países rivales.

Esta técnica la aplicó Francia contra España y Portugal, los Franceses consideran que estaban siendo desplazados por los Portugueses y Españoles en la conquista del mundo, y es así como empiezan una labor de pillaje a través de corsos para saquear los barcos de las dos potencias mundiales de la época, emitiendo patentes de corso a los armadores para capturar a los navíos de esos países cuando transportaban a Europa las riquezas del Nuevo Mundo. Este auge de la explotación del mar, trae consigo adelantos sustanciales en los medios y métodos de navegación.

Esta forma de pillaje marítimo, era aplicada contra aquellos países que poseían una Marina Mercante, pero no contaban con el respaldo de una Marina de Guerra o aun existiendo esta, no representaba unas acciones contundentes a fin de salvaguardar sus riquezas y comercio en general. La función del corso era la de robar y compartir de acuerdo a porcentajes el botín con el país emisor de su patente, es por eso que países como Portugal, crean bases móviles de la marina de guerra, sobre el recorrido de sus buques comerciales y garantizar la seguridad de sus recursos.

1.4. ANTIGUAS FORMAS DE DELIMITACIÓN MARINA.

Existen condiciones que llevan a un país a definir sus límites marítimos como búsqueda de una jurisdicción, dominio y control del mar. Entendido como el

dominio y control del mar, no solo las condiciones de tipo militar sino tomando estas como el apoyo fundamental para el desarrollo de operaciones de tipo exploratorio y de explotación de los recursos que en el mar se encuentran.

En la antigüedad la forma más sana de delimitar las posesiones en mar o tierra entre dos gobiernos eran las famosas Bulas Papales, mediante las cuales se reconocía como autoridad mediadora a los Papas, quienes tenían el poder de otorgar territorios, dirimir conflictos y tomar decisiones de total aceptación.

Cuando fue perdiendo vigencia el sistema de utilizar las Bulas Papales como forma de delimitar la soberanía de un gobierno, los estados entraron a un proceso de negociación directa, al final de las cuales se firmaba un tratado, al cual los firmantes le debían obediencia y respeto. En tiempos antiguos el más famoso fue el Tratado de Tordecillas, suscrito entre España y Portugal, sobre la posesión de tierras en América.

Pero no bastaba desde esos tiempos, con tener la posesión o la autorización e inclusive el reconocimiento del otro Estado, para el uso y aprovechamiento del mar y sus recursos, igual se hacia necesario, corroborar esa jurisdicción con la presencia de las marinas de guerra, quienes ejercen la soberanía a través de los patrullajes directos o simplemente de presencia o “Enarbolar el pabellón”, además de constituirse en una disuasión directa ante un posible empleo de la fuerza.

2. ASPECTOS ECONÓMICOS

La política marítima y fluvial del Estado, juega un papel importante en el desarrollo económico de cualquier país, la efectividad de esta política, radica en la estrategia que se diseñe y utilice para su implementación, de tal forma que permita:

- Contribuir con el desarrollo económico.
- Explotación de las riquezas marítimas y fluviales que se encuentran en su mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y en los ríos y aguas interiores.
- Desarrollo de las zonas costeras y ribereñas (puertos, industrias, transporte, turismo, investigación, entre otros).
- Proyección del poder naval
- Consolidación de las políticas marítimas y fluviales existentes.
- Ser consecuentes con otras políticas estatales en materia de conservación de recursos y aprovechamiento de las mismas.
- Estar enmarcados dentro de las políticas macros del Estado para satisfacer las necesidades de la población.
- Estimular a los demás sectores de la producción y la política en general, a contribuir con los planes trazados

2.1. LÍNEAS DE COMUNICACIONES MARÍTIMAS.

Según la Cartilla de Estrategia Militar y Marítima de la Escuela Naval “Almirante Padilla”, las líneas de comunicaciones marítimas se definen como “las líneas de comunicaciones marítimas que van y vienen de un País”¹

Colombia a pesar de haber perdido la Flota Mercante Gran Colombiana, continúa con el desarrollo y recuperación de su poder marítimo. La Existencia de una Armada se materializa en sus medios navales y su propósito final estratégico. Por ello el poder naval es el producto de fuerza y posición cuyo objetivo estratégico es controlar el mar y ríos para garantizar las comunicaciones comerciales, militares y de cualquier tipo a una nación.

Las rutas utilizadas por el comercio oceánico de los países, son los que marcan estas líneas de comunicación, tanto en las importaciones, como en las exportaciones y las mercancías en transito. Para que sean efectivas y seguras estas líneas de comunicación, el Estado, debe garantizar la presencia de entes de control, que aseguren y hagan cumplir las leyes marítimas, tanto las internacionales, como las del país.

¹ BRITO Infante, Juan Pablo CF, Cartilla de Estrategia Militar y marítima, Cartagena, Escuela Naval “Almirante Padilla” 1995, Pág. 51

Para consolidar el concepto anterior, son creadas las marinas de guerra, dotadas de sistemas de vigilancia, patrullajes y seguridad, tanto en superficie como aéreas, que permitan al Estado crear lazos comerciales sólidos y seguros con otros Estados, Este concepto toma cada vez más auge con la globalización de la economía y el papel de las multinacionales.

2.2 LA PESCA INDUSTRIAL Y ARTESANAL

Cuando nos referimos a la Zona Económica Exclusiva, nos referimos al área ubicada después del mar territorial a unas doscientas millas de la línea de base recta, existen algunas condiciones para su utilización y la explotación de los recursos en ella contenidos y que deben cumplir y hacer cumplir los Estados: “El Estado determina la captura permisible, regulara la explotación, la regulación se efectúa teniendo en cuenta el equilibrio del medio ambiente, y el derecho de soberanía sobre la plataforma continental. Esto no quiere decir que afecte la navegación o demás libertades previstos en la convención del mar”².

Cuando hablamos de libertades hacemos énfasis en que el Estado tiene sus derechos sobre la zona económica exclusiva pero debe tener en cuenta otros aspectos que involucran a estados que también tienen derechos aunque controlados sobre dicha zona, como lo expresa la misma Convención en su

² Convención de las Naciones Unidas Sobre los Derechos sobre el Mar, CONVEMAR Pág. 115

artículo 58. “Derechos de otros Estados en la Zona Económica Exclusiva: Todos los Estados tengan o no costas gozan de libertad de navegación, sobrevuelo y tendido de cables y tuberías. El Estado por ser soberano en la plataforma continental no podrá prohibirlo pero si analizar el trayecto del cable o tubería subtendida para su aprobación. Los otros Estados tendrán en cuenta al ejercer su derecho los deberes y derechos del Estado ribereño y cumplirá sus leyes acuerdo a la Convención de las Naciones Unidas sobre Derechos del Mar”³.

Distinto es la situación presentada por aguas que podríamos llamar “comunes” a todos los Estado como por ejemplo la alta mar la cual es definida por la CONVEMAR de la siguiente forma: “Se refiere a todas las partes del mar excepto la Zona Económica Exclusiva, el mar territorial, las aguas interiores y las aguas archipelagicas. La alta mar será utilizada solo con fines pacíficos, ningún Estado someterá a cualquier parte de la alta mar a su soberanía. Alta mar esta abierta para todos los Estados ribereños o sin litoral y comprende las siguientes libertades: libertad de navegación, Libertad de sobrevuelo, Libertad de tender cables y tuberías submarinas, libertad de construir islas artificiales, libertad de pesca y libertad de investigación científica” ⁴.

La alta mar es una parte del mar común a todos los Estados sin distinguir cual sea su condición, los países desarrollados están aprovechando la alta mar para

³ Ibid., Art. 58

⁴ Ibid., Art.60

realizar grandes explotación de los recursos pesqueros, empleando alta tecnología, lo cual facilita su trabajo y sirve par mantener una posición económica privilegiada.

La Constitución Nacional de Colombia reza en un aspecto muy importante como la producción de alimentos lo siguiente en su artículo 65: “La producción de alimentos gozará de la especial protección del Estado. Para tal efecto, se otorgará prioridad al desarrollo integral de las actividades agrícolas, pecuarias, pesqueras, forestales y agroindustriales, así como también a la construcción de obras de infraestructura física y adecuación de tierras...”⁵

Se estima que Colombia posee 1.900 especies marinas entre las costas Pacíficas y Caribe, de este total 945 están en el Mar Caribe y solo un 16 por ciento son comerciales. En el Pacífico se conocen 300 especies y el 25 por ciento de ellas son susceptibles de explotación. En total, comercialmente se explotan cerca de 40 especies de moluscos (Principalmente Piangua, almeja, ostras y caracoles), crustáceos y peces marinos.

La pesca artesanal, es de gran valor para el sustento económico de una región, la creación de micro empresas de pescadores artesanales, las cuales reciben del Estado asesoría técnica y apoyo económico para la creación de las mismas, hace importante el aporte que a la economía colombiana y más exactamente en el

⁵ CONSTITUCION POLITICA DE COLOMBIA, 1.991 Art. 63

renglón de la pesca estas brindan. En la actualidad existen varias de estas micro empresas, destaco las conformadas en el Golfo de Morrosquillo, las cuales con ayuda de tecnología japonesa y el aporte de la empresa privada, cuenta en la actualidad con 37 buques pesqueros, los cuales realizan sus jornadas en el área del Golfo de Morrosquillo, también es de resaltar la micro empresa pesquera Corpo-Utria, la cual cuenta con casi 800 miembros, los cuales desarrollan sus faenas pesqueras en pequeñas embarcaciones en el Pacífico colombiano.

En la parte fluvial, se destacan los planes regionales para siembre y cultivos de peces en las cabeceras de los ríos y en las lagunas, programas estos impulsados por organismos del orden nacional y con el auspicio de las Corporaciones encargadas del mantenimiento y aprovechamiento de cada cuenca hidrográfica del país, y que involucra a los pescadores de la región, no solo en su aprovechamiento, sino en su mantenimiento de canales, procesos de veda etc.

El desarrollo de esta pesca artesanal, además de generar recursos, genera también empleo y sistemas de organización para muchas personas, el hecho de que a través de la explotación de recursos como el mar, los ríos y su fauna, se logren oportunidades económicas tangibles es muy diciente, para un país que tiene de esos recursos una inmensa cantidad sin aprovechar.

Para realizar un análisis de cómo se aprovecha el recurso pesquero en Colombia, miraremos como se desarrolla este fenómeno en los países de la región por

ejemplo en Perú, en el cual la producción pesquera creció 43.6 por ciento anual en el primer semestre del año. El crecimiento fue liderado por la elaboración de harina de pescado (44,4 por ciento) y por el aceite de pescado (46,3 por ciento). Las exportaciones pesqueras en los seis primeros meses del año sumaron 537,7 millones de dólares, lo que representó un crecimiento de 51,8 por ciento anual.⁶

En la costa Pacífica Colombiana, el sector pesquero aparece como uno de los primeros recursos de la región a mostrar, con un potencial de 450.000 toneladas de pesca de las cuales 150.000 toneladas corresponden a la pesca de atún y 120.000 a la denominada pesca blanca. De este potencial los colombianos solo explotamos el dieciocho por ciento⁷, el resto de la producción es para consumo interno, (el cual también es muy bajo en comparación con países con las mismas oportunidades hídricas) Las exportaciones pesqueras por Buenaventura son del orden de los 75 millones de dólares. Expertos en el tema señalan que con inversión estatal o extranjera y tecnología, estas cifras podrían triplicarse.

2.3 EL PETRÓLEO

Apenas hace unos años, la producción de petróleo simplemente no era viable en aguas con más de 455 metros de profundidad. Muchos científicos incluso

⁶ EL TIEMPO, Bogotá (12 agosto., 2003), p 2b, c1

⁷ Ministerio de Comercio Exterior, boletín anual, p23

dudaban que hubiese petróleo tan lejos de las costas. Pero ante la necesidad de reemplazar las cada vez más escasas reservas en tierra y en aguas próximas a las costas, el sector petrolero ha descubierto nuevos y vastos depósitos de petróleo y gas natural en las profundidades del océano y ha desarrollado una serie de nuevas tecnologías para ayudar a las compañías a explotarlos en forma rentable.

De África occidental a Brasil, pasando por el Golfo de México y el Mar Caribe, las reservas en profundidades próximas a 1,6 kilómetros o más representan ahora el mayor recurso petrolero desde que el oriente medio iniciase la producción en la década del 30. Hasta ahora se han descubierto en el mundo alrededor de 40.000 millones de barriles de petróleo en aguas profundas. Shell, el gigante petrolero Anglo-Holandés, y Exxon Mobil corp. Han dicho que podrían alcanzar los 100.000 millones de barriles, o el 10 por ciento del total de los depósitos conocidos⁸. Las nuevas perspectivas podrían alterar la economía de la industria petrolera y ya se esta forzando a algunas compañías a cambiar la forma en que se organizan para la exploración y explotación del petróleo.

En Sur América, más exactamente en Brasil, la compañía de Petróleo Brasileiro PETROBRAS, ha realizado exploraciones en aguas profundas en los últimos 20 años, La compañía ha invertido unos 12.600 millones de dólares en la producción

⁸ EL TIEMPO, Bogotá (22 febrero., 2002), p 3b

en aguas profundas. En el mes de Junio del año 2002, empezó a producir petróleo a una profundidad record de 1.877 metros. Produciendo 732.000 barriles de petróleo al día, que a su vez representan el 58 por ciento de la producción total de la Empresa Estatal Brasileira.⁹

Con los precios del petróleo manteniéndose por encima de 30 dólares por barril, los grandes hallazgos en aguas profundas han estimulado la exploración petrolera y la producción en el golfo de México y en algunos países del área del caribe con excepción de Colombia, que hasta hace poco la industria creía que se estaba agotando el recurso.

La producción del área del caribe, incluyendo el golfo de México, podría alcanzar 1,8 millones de barriles al día de aquí al año 2.005, estas cifras duplicarían los logros de 1.995 y estaría cerca de igualar la producción diaria de Kuwait. Tanto Shell como Exxon planean destinar alrededor de 1.000 millones de dólares al año a los proyectos de aguas profundas. Exxon Mobil espera que para el año 2.010 los proyectos de exploración y explotación de aguas profundas representen aproximadamente un 20 por ciento de su producción petrolera.

En las aguas jurisdiccionales de Colombia y en la zona limítrofe con Nicaragua, las Empresas Norteamericanas EXXON y MOBIL, han detectado la mayor presencia

⁹ EL TIEMPO, Bogotá (8 diciembre., 2002), p 3b

de petróleo de la zona, recientemente Nicaragua, inicio su proceso licitatorio para la exploración de estos recursos, esta situación originó un pronunciamiento de la Cancillería Colombiana, ya que en esa área asignada a las empresas multinacionales para exploración, se incluía aguas jurisdiccionales de Colombia, debiéndose aclarar el incidente de forma inmediata por el Gobierno de Nicaragua.

En este sentido, Colombia a través del Ministerio de Minas y Energías y la Empresa Colombiana de Petróleos ECOPETROL, se encuentra adelantando el proceso de exploración de los potenciales petroleros del país en sus aguas jurisdiccionales y contribuir a la producción interna, este proceso ya esta avanzado y se espera obtener resultados concretos a principios del año 2004, la inversión en este proyecto es de 1.7 millones de dólares para la exploración costa afuera.¹⁰

Se estima que las principales reservas del país ubicadas en el Pie de Monte Llanero, comenzarán a descender para el año 2004, por lo cual, a no ser que se hagan nuevos hallazgos a partir del año 2004-2005 el país dejaría de ser autosuficiente, dejaría de ser exportador y tendría que comprar volúmenes crecientes.

Entre 1980 y 1996 la producción y exportación de crudo creció a una tasa promedio superior al 10% anual. De la producción total de crudo, el país está exportando un porcentaje creciente, el cual en 1996 llegó a 64% de la producción

¹⁰ Carta Petrolera, Mares afortunados, edición 102, julio-agosto de 2002, Pág. 7

total. El consumo por su parte crece en forma moderada, registrando una tasa de 3.5% al año durante la década de los noventa.

En la refinería de Cartagena se destiló en 2002, según ECOPETROL, (entidad encargada de la comercialización, producción, refinación y transporte de los hidrocarburos en el país), el 29.8% de la gasolina producida, así como el 29.7% de los destilados medios, el 14.1% del gas propano y el 26.1% del combustóleo. La refinería de Cartagena se carga principalmente con crudos de Caño Limón y crudos excedentes de la refinería de Barrancabermeja a través de oleoductos pasando por las estaciones de Ayacucho y Coveñas, más los crudos de Orito que llegan vía cabotaje.¹¹

El 25.9% de las exportaciones de 1999 según el DANE, corresponde a petróleo crudo, colocándose en el segundo puesto después del carbón en términos de volumen de carga. Por su parte, los aceites combustibles y otros derivados del petróleo tienen una participación del 7.3% del total. El principal origen de estos volúmenes en el interior es el departamento de Arauca en donde están ubicados los pozos petroleros de Caño Limón. El puerto marítimo que recibe los mayores volúmenes de hidrocarburos es Coveñas en el departamento de Sucre, por donde solamente se exporta este producto y por donde salió el 25.7% de las exportaciones de petróleo.¹²

¹¹ CARTA PETROLERA, Boletín 2002 agosto-diciembre, estadísticas Pág... 34

¹² DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS DANE, Informe anual 2000.

El transporte de productos refinados desde las refinerías a las zonas de consumo o exportación, se efectúa por poliductos, por vía fluvial en buques de cabotaje y por tierra. Una gran proporción de los derivados y casi todo el petróleo crudo se transportan por poliducto y oleoducto respectivamente, aunque en algunos casos, se utiliza la vía fluvial.

El combustóleo es un elemento importante en el corredor del Atlántico, por la utilización de la navegación fluvial a través de flotas fluviales particulares. Sin embargo, un porcentaje del combustóleo sale por oleoducto después de ser diluido con aceite liviano. Al llegar a Cartagena se hace una mezcla entre el producto recibido por vía fluvial y aquel que utilizó el oleoducto, para obtener una calidad promedio que es la que se despacha a los mercados internacionales.

La gasolina y el ACPM en el corredor Barrancabermeja a Cartagena, utiliza principalmente poliductos y un volumen menor utiliza la vía fluvial. El asfalto y sus derivados utilizan principalmente la carretera y la vía fluvial. Las exportaciones de petróleo crudo se hacen por los puertos de Coveñas y Cartagena. En el primero, el buque se fondea en alta mar y a través de líneas submarinas se conduce el producto desde los tanques de almacenamiento hacia el barco. La capacidad de almacenamiento de Coveñas puede ser de hasta 4'500,000 barriles de petróleo que llegan por oleoducto.

En Cartagena al contrario que en Coveñas y Santa Marta, la operación de cargue - descargue, no se efectúa con el barco fondeado sino atracado en muelle, ya que existen tres muelles de operación. Por este puerto también sale el combustóleo como ya se mencionó y se excluye la exportación de ACPM y de gasolina Jet.

Santa Marta es el puerto de mayor participación en las importaciones de gasolina y derivados con el 86.6% en 1999 y Cartagena tuvo el 8.8% en dicho año. Los buques se fondean en una monoboya que está a 8 Km. del muelle y desde allí a través de una Línea de mangueras submarinas se descargan los productos, para luego abastecer las diferentes áreas de consumo a través de poliductos.

La gasolina de importación llega en buques cisterna de gran capacidad y calado y se bombea hasta los tanques de almacenamiento de ECOPETROL en Pozos Colorados (Santa Marta), Mamonal (Cartagena) o Buenaventura (Valle) y desde estos tanques se bombea por poliducto a los terminales de distribución.

Los derivados como bases, lubricantes y grasas se transportan en bidones por vía fluvial o por tierra. El transporte fluvial se efectúa en barcazas cisterna construidas expresamente para cargue - descargue y transporte de hidrocarburos.

2.4 RESERVAS DE MINERALES

Durante los últimos quince años el carbón se ha consolidado como uno de los principales productos de exportación. Durante el período 1980-1994 las exportaciones crecieron de 0.2 millones de toneladas anuales (MTA) a 17.3 MTA, convirtiéndose el carbón en 1994 en el principal producto de exportación con el 49.2% de la carga exportada.¹³

En 1997 las exportaciones provinieron de La Guajira (17.66 MTA), Cesar y Córdoba (8.05 MTA) que representaron el 97% de las exportaciones nacionales de carbón que fueron de 27.58 MT. Teniendo un crecimiento en los tres últimos años fue del 59%.¹⁴

Este carbón de la costa Atlántica es adecuado para calderas, por cuanto al ser sometidos al proceso de combustión produce desprendimiento de energía calórica. El mayor potencial de demanda para ellos se localiza en los países de la Cuenca del Pacífico. Los carbones producidos en Boyacá y Cundinamarca se conocen como metalúrgicos porque producen coque en su proceso de combustión. Estos carbones presentan una demanda estable a nivel mundial en los próximos cinco años.

¹³ Ibíd.

¹⁴ Ibíd...

El complejo petrolífero del Cerrejón zona norte, pondrá en marcha la ampliación de su infraestructura, que le permitirá subir de 17 millones a 22 millones de toneladas las exportaciones de carbón. La ampliación de la mina denominada de acceso temprano, subirá de unas 30 a unos 35 millones las toneladas las exportaciones de carbón en el país.

El transporte de carbón desde la mina al puerto emplea las carreteras, el modo fluvial y el sistema férreo, lo cual ha estado a cargo de las mismas empresas que explotan el mineral. Por ejemplo, el producto de La Jagua es embarcado por carretera hasta Tamalameque y luego por el río Magdalena hasta Barranquilla o por carretera vía Rincón Hondo y Ciénaga en 327 Km. de longitud hasta bien sea Santa Marta o Barranquilla. La mina de Calenturitas sale por Santa Marta vía carretera y la mina de Córdoba sale por Barranquilla vía carretera. El uso de la carretera aumenta los costos, pero se convierte en una alternativa obligada debido a las limitaciones de la infraestructura de los otros dos posibles modos. Esta tendencia en el uso del camión está comprometiendo la capacidad estructural de las carreteras e incrementa su mantenimiento.

3. SITUACIÓN ACTUAL DE LA ARMADA NACIONAL

La política marítima de un país no puede ser estática, por el contrario, es dinámica por naturaleza y debe ser en todo tiempo, perceptiva del medio ambiente donde opere, por lo cual, necesita ser reconsiderada y revisada continuamente. Es por ello que la Armada Nacional tiene en cuenta el medio geográfico y los factores económicos, políticos y sociales, y las distintas incidencias entre sí, reconoce su rol en estas relaciones y se convierte así en un agente dinamizador del desarrollo económico y social del país.

3.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

La primera noticia de un acto histórico naval, se encuentra relacionada con la izada por primera vez del tricolor patrio, a bordo del velero Leandro, que zarpó junto a otras dos embarcaciones desde New York, el 2 de febrero de 1.806 bajo el mando de Francisco Miranda, precursor de la independencia americana.

En 1.823 se lleva a cabo la Batalla del Lago de Maracaibo, en donde se dan los principios de libertad, comandando las unidades granadinas el Almirante José Prudencio Padilla, quienes a la postre salieron victoriosos.

Después de varios intentos fallidos en los principios del siglo por crear una Marina de Guerra Colombiana, se sufren varios sitios a la Ciudad de Cartagena por parte de Ingleses, Franceses, Italianos y de los Estados Unidos de Norteamérica. Después de estas humillaciones, se sufre otra peor y es la pérdida de las Islas Mangles y del Maíz a manos de Nicaragua.

Ya para 1.903 se produce la separación de Panamá, forzada por los intereses económicos y estratégicos de los Estados Unidos, sobre la construcción del Canal, ante la mirada del Gobierno de Colombia, y sin una Marina de Guerra, para defender la soberanía.

A raíz del conflicto con el Perú en 1.932, Colombia decide crear ante la situación, una Marina de Guerra la cual, llegue hasta la zona de conflicto y defienda los intereses de la nación, se compran unidades navales y se hacen llegar hasta la zona de guerra, dando la victoria al país y logrando la recuperación del territorio invadido por el Perú.

Solo hasta 1.935 se crea en forma definitiva la Escuela Naval de Cadetes y es a partir de esa época que funciona en forma continua la Armada Nacional.

3.2 MISIÓN

La misión de la Armada Nacional de Colombia es la de: “Contribuir a la defensa y seguridad de la Nación a través del empleo efectivo de un poder naval flexible en los espacios marítimo, fluvial y terrestre bajo su responsabilidad, con el propósito de cumplir la función constitucional y contribuir al desarrollo del poder marítimo y a la protección de los intereses de los Colombianos”.¹⁵

3.3 VISIÓN

“Para el año 2007 la Armada Nacional mediante operaciones decisivas y contundentes habrá contribuido en la recuperación y consolidación de la paz y la seguridad democrática de los colombianos; habrá fortalecido su talento humano, armas y tecnología naval hasta obtener la capacidad disuasiva y operacional necesaria para garantizar el uso legítimo de los espacios marítimo y fluvial del país; y será una institución admirada por la Nación y líder en el desarrollo del poder marítimo nacional”.¹⁶

¹⁵ ARMADA NACIONAL, Plan estratégico 2003

¹⁶ *Ibíd.*

3.4 FUNCIÓN PRINCIPAL

La principal función que cumple la Armada Nacional, esta descrita en el artículo 217 de la Constitución Nacional que dice: "La Nación tendrá para su defensa unas Fuerzas Militares permanentes constituidas por el Ejército, La Armada y la Fuerza Aérea. Las fuerzas militares tendrán como finalidad primordial la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional..."¹⁷

Para ello la Armada Nacional, debe custodiar los 540.876 kilómetros cuadrados de jurisdicción en el Mar Caribe, y los 339.500 kilómetros cuadrados en el Océano Pacífico, además de los 8.155 Km. de ríos y cuerpos de aguas navegables en la parte interior de la Nación, y una jurisdicción terrestre de 40.835 kilómetros cuadrados.

3.5 OBJETIVOS GENERALES

3.5.1 Objetivo Institucional. Derrotar a las organizaciones narcoterroristas que delinquen en la jurisdicción de la Armada Nacional y contribuir a restituir la seguridad democrática con la solidaridad de la ciudadanía.

¹⁷ Op. Cit. Art. 217

3.5.2 Objetivos específicos

3.5.2.1 Objetivos Estratégicos Operacionales. La Armada Nacional estableció cuatro objetivos estratégicos de “finés”, que expresan los resultados operacionales esperados en el corto y mediano plazo en sus áreas de responsabilidad. Todos los programas, proyectos, procesos, actividades, medios y presupuestos de la institución deben finalmente estar orientados y contribuir a la obtención de estos objetivos.

- Protección de la Población y sus Recursos
- Eliminar la amenaza que representan las organizaciones al margen de la ley, lograr su desarticulación y disuadir, prevenir y responder de manera eficaz los ataques terroristas contra la población y la infraestructura económica.
- Neutralizar las finanzas del Narcoterrorismo
- Destruir la estructura logística de los grupos narcoterroristas. Mediante la interdicción marítima y fluvial
- Disuasión estratégica
- Contribuir a garantizar la seguridad externa, la defensa de la soberanía y la integridad territorial de la Nación.
- Seguridad Marítima y Fluvial
- Garantizar la seguridad de la vida humana y de las embarcaciones en las aguas jurisdiccionales colombianas y proteger y preservar los espacios y los intereses marítimos y fluviales de la nación.

3.5.2.2 Objetivos de Apoyo. Los objetivos de apoyo o de "medios" describen el propósito de todos los componentes logísticos y de apoyo a las operaciones de la Armada Nacional. El esfuerzo final de estos objetivos debe estar orientado a la obtención de los objetivos estratégicos operacionales.

- Superioridad en la Información - C4I2SR.
- Proporcionar la información e inteligencia pertinente, a las personas correctas, en el momento oportuno y al costo adecuado.
- Debemos lograr la superioridad en la información entendiendo esta como la capacidad de coleccionar, procesar y diseminar información permitiendo su explotación y negándola al enemigo. La superioridad en la información será útil solo si se convierte en superioridad del conocimiento y superioridad en las decisiones.
- Talento Humano
- Satisfacer las necesidades de personal de la institución y las necesidades de las personas de la institución. Para formar individuos de excepcional dedicación y habilidad, capaces de tomar decisiones, de actuar solos o como parte de un equipo, profesionales con coraje, valor, e inteligencia para afrontar los retos y triunfar.
- Organización y Material

- Proporcionar a todos los comandos los medios necesarios, en el momento oportuno y a los costos adecuados, para cumplir con la visión, misión y objetivos estratégicos de la Armada Nacional.
- Acción Integral
- Incrementar la moral y compromiso con la misión de los miembros de la institución, lograr el apoyo de la población civil y consolidar la imagen institucional.
- Desarrollar una política de Derechos Humanos logrando que las operaciones sean adelantadas en un marco de respeto a los mismos y al DIH haciendo de los Derechos Humanos un potencializador de las operaciones.

3.6 ORGANIZACIÓN

La Armada Nacional está organizada en una estructura piramidal, bien diseñada que permite al Comandante de la Institución, mantener a través de sus entes de control, asesoría y apoyo, un direccionamiento permanente de las operaciones y otras actividades a fin de cumplir las políticas del gobierno nacional y el respaldo constante a los Derechos humanos y la protección del ecosistema.

Con el propósito de lograr una efectiva interdicción y control al tráfico de Armas, la Presidencia de la República estableció dentro de sus políticas de gobierno

“Fortalecer la capacidad del Estado a través del entrenamiento de su personal y la dotación de equipos especializados que permitan realizar un control efectivo que incremente las tasas de incautación y decomiso. Adicionalmente, para que la interdicción se convierta en el eje de la estrategia antinarcóticos, se fortalecerá la organización operativa de los tres componentes de la Armada Nacional, integrado por las unidades de superficie, submarinas y aéreas; por la Infantería de Marina y el de Guardacostas”.¹⁸

Para cumplir los objetivos de mantener la soberanía nacional, garantizar el orden interno, la integridad territorial y contribuir al desarrollo del poder marítimo, la Armada Nacional cuenta con Fuerzas Navales y de Infantería de Marina, las cuales cubren las áreas jurisdiccionales marítimas, fluviales y terrestres.

La Fuerza Naval del Caribe, con sus flotillas conformadas por las Unidades de Superficie y Submarinas; el Grupo Aeronaval del Caribe integrado por Unidades de ala fija y ala rotatoria; el Grupo de Guardacostas del Caribe integrado por Patrulleras, Lanchas de bahía, estaciones de radar; y la Primera Brigada de Infantería de Marina con sus Batallones, desarrolla operaciones para proteger la población y sus recursos en el Mar Caribe colombiano y en cuatro departamentos de la costa norte del país.

La Fuerza Naval del Pacífico ejerce presencia y soberanía en la costa pacífica,

¹⁸ PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA, Política de Seguridad Democrática.

desde la frontera con Panamá hasta la frontera con Ecuador. Sus Unidades Navales, Guardacostas y estaciones de radar, controlan en forma permanente las áreas marítimas colombianas en el Océano Pacífico. La Segunda Brigada de Infantería de Marina con sus Batallones está presente en toda la jurisdicción terrestre de la Fuerza, que contempla 15 municipios en los departamentos de Chocó, Valle, Cauca y Nariño .

La Fuerza Naval del Sur ejerce soberanía nacional en los ríos fronterizos con Ecuador, Perú y Brasil, como son el Putumayo y Amazonas. Sus Unidades, además de la vigilancia y el control de tan importantes arterias fluviales, contribuyen a llevar el desarrollo y bienestar a las más apartadas regiones de la patria.

El Cuerpo de Infantería de Marina, desarrolla operaciones en la jurisdicción terrestre asignada a la Armada en los litorales Caribe y Pacífico, en el territorio insular y en los ríos de Colombia, donde su poderosa capacidad de fuerza anfibia le permite ejercer el control fluvial y apoyar con eficiencia las fuerzas de tierra.

La Infantería de Marina, está organizada en cuatro Brigadas: la Primera Brigada cubre cuatro departamentos de la Costa Caribe; la Segunda Brigada cubre cuatro departamentos de la Costa Pacífica; la Brigada Fluvial, con sus Batallones y Unidades Fluviales, vigila y salvaguarda los ríos de la patria, constituyéndose en una Fuerza élite dentro de la organización operativa de la Armada; la Brigada de

Instrucción y Entrenamiento encargada de capacitar y entrenar al personal militar. Se suman a este poder terrestre las Fuerzas Especiales, cuerpo altamente capacitado en toda clase de operaciones anfibias y terrestres

El Cuerpo de Guardacostas, dotado con modernos sistemas electrónicos de vigilancia y localización en las estaciones terrestres, cubre los litorales Caribe y Pacífico, complementado con Unidades altamente flexibles, aptas para operar en aguas interiores y en el mar jurisdiccional, cumple una importante función de seguridad marítima mediante la represión del delito en el mar, el control de la preservación del medio ambiente marino y las operaciones de búsqueda y rescate.

La Aviación Naval, dotada de modernos helicópteros capaces de operar desde las Fragatas y Buques Multipropósito, constituye el complemento imprescindible de las Fuerzas Navales. Su versatilidad, unida al entrenamiento de sus pilotos, permite el cumplimiento de una diversidad de misiones, tales como búsqueda, observación para tiro más allá del horizonte, evacuaciones de personal y apoyo logístico.

Las Unidades de ala fija conducen operaciones de patrullaje en las áreas marítimas, transporte de personal a las diferentes guarniciones de la Armada y apoyo logístico a las Unidades en tierra.

En materia de apoyo logístico y administrativo, se cuenta con las Jefaturas de Operaciones Logísticas, Jefatura de Mantenimiento, la Jefatura de Desarrollo Humano, y el Comando de la Infantería de Marina encargados de desarrollar los esfuerzos para mantener operativos, tanto al personal como a las unidades e instalaciones que componen la Institución.

3.7 CAPACIDADES

3.7.1 Operativas. La Armada Nacional ejerce presencia y soberanía sobre el Mar Caribe y el Océano Pacífico, con el propósito de mantener la integridad territorial, el orden constitucional y contribuir al desarrollo del poder marítimo y a la protección de los intereses de la Nación.

Las Fuerzas Navales y Batallones Fluviales, Bajo el mando operacional de las Fuerzas Navales del Caribe y del Pacífico, sus dos Brigadas cubren el territorio, que abarcan ocho departamentos de la Costa Caribe y Pacífica. La Brigada Fluvial, con sus seis Batallones Fluviales y con el apoyo del componente naval, cumple la misión de ejercer el control fluvial de los principales ríos navegables del territorio colombiano.

Los Puestos Fluviales, son los encargados de ejercer el control sobre importantes

ríos de Colombia (son 35 Ríos Navegables, con una Extensión Total 15.774 Km. una Longitud Navegable de 12.660 Km., Cobertura en seguridad de la BRIFLIM es de 8.155 Km.). Permiten a centenares de compatriotas navegar con tranquilidad y a la vez, negar el uso de las aguas al tráfico de armamento, alucinógenos y precursores químicos.

3.7.2 Convenios internacionales. La Dirección General Marítima y Portuaria DIMAR dependencia orgánica de la Armada Nacional, a través de su oficina jurídica, con el apoyo del Ministerio de la Defensa Nacional edito un libro llamado Compendio de la Normatividad Marítima Colombiana, en el cual, se recogen todos los aspectos legales y jurisprudenciales de los Diarios Oficiales en materia marítima y fluvial.¹⁹

Uno de los primeros pasos para establecer una política e interés permanente en los recursos de nuestros mares y ríos es determinar con precisión las normas y reglamentos que la regulan, conociendo la Ley, se pueden reclamar y hacer valer los derechos sobre nuestra soberanía económica y militar.

Las herramientas promulgadas en ese documento, es un trabajo de proyección que se debe continuar y no dejar esa responsabilidad a la Armada Nacional a través de la Dirección General Marítima y Portuaria, sino que todos los organismos

¹⁹ MINISTERIO DE LA DEFENSA NACIONAL, Compendio de la Normatividad Marítima Colombiana.2001

del Estado, deben encaminar la Leyes y Decretos hacia una política económica unificada en el Estado y que nos sirva además para acentuar la soberanía Nacional.

Podemos resaltar, que algunas de estas leyes existen desde hace muchos años, lo que ha faltado es una decisión política de hacerlas cumplir a cabalidad, con el fin de optimizar la navegación marítima y fluvial, la seguridad de la vida en los mares y ríos, el uso adecuado de los recursos que en ellos se encuentran. Asimismo, le hace falta promulgación o difusión a las mismas. Muchos empresarios, comerciantes e inversionistas en general, no conocen las normas que regulan las actividades marítimas y fluviales en Colombia, y consideran estas actividades como improvisación y es por eso que no invierten en ellas, de otra parte los delincuentes, quieren ocupar estos espacios para realizar sus actividades ilícitas.

3.7.3 Investigación marítima. La investigación marítima en Colombia no ha sido lo suficientemente sólida, a pesar de ser un estimulante eficaz del poder marítimo, por cuanto permite dimensionar la investigación aprovechando los inmensos recursos que almacenan nuestros océanos. Una de las Instituciones que entendió estos factores fue la Armada Nacional, quien a pesar de las limitaciones presupuétales y carencia de políticas de investigación a tratado de mantener esta capacidad a través de la Dirección General Marítima y Portuaria.

Inicialmente la Armada Nacional consciente de la importancia del poder marítimo en Colombia, inicia tareas de investigación A/B del ARC San Andrés; Posteriormente cuando se concibió el proyecto de adquirir los Buques Oceanográficos, toda la comunidad científica Colombiana: como Ingeominas, la Universidad Nacional, la Universidad Jorge Tadeo Lozano, la Universidad del Valle, Colciencias e inclusive el Ministerio de Educación se comprometieron a apoyar la investigación de esos buques, cuando estas unidades llegaron en 1981 se llevaron a cabo varios cruceros de investigación incluso a nivel internacional (Los Buques Oceanográficos, adquiridos para la investigación se están empleando además de la parte científica, en operaciones de soberanía y control).

Con el tiempo la comunidad científica Colombiana se desentendió de los buques y la Armada Nacional asumió los gastos de mantenimiento y operación de los equipos para geología marina, sísmica, oceanografía química, oceanografía física, biología marina, redes para investigación pesquera, etc.

Posteriormente a través de la legislación Colombiana la facultad para la investigación marina le fue concedida en su totalidad al Ministerio del Medio Ambiente desde su creación, esto no significa que la Armada Nacional dejara de investigar, pero ya no es facultativo efectuar ese tipo de actividad, lo que quiere decir que es en cabeza del Ministerio de Medio Ambiente que se debe liderar la investigación marina.

A pesar de lo anterior, la Armada Nacional piensa que la filosofía es la de salvaguardar la soberanía y para mantenerla es necesario que los buques de guerra naveguen en desarrollo de operaciones, su éxito depende en gran parte de la información previa que el Centro de Investigaciones suministre a las unidades antes del zarpe sobre las condiciones Oceanográficas y meteorológicas en el área donde se desarrollaran las operaciones.

La Oceanografía operacional es indispensable para conservar las condiciones oceanográficas del mar, por eso la Armada Nacional implemento un programa de sonar que permite estudiar las condiciones Oceanográficas de un área determinada, esto ha sido de gran ayuda a las diferentes unidades tanto de superficie como submarinas.

Por otra parte la Armada Nacional aun conserva convenios internacionales y tiene compromisos sobre el monitoreo del fenómeno del niño como mínimo 2 veces al año en el Océano Pacífico.

Para los próximos años está previsto, ampliar la cobertura de los centros de investigación y promulgar a nivel nacional la información que obtienen, a fin de contribuir a otro tipo de entidades, como empresas marítimas, universidades, empresas pesqueras, etc.

4. SOBERANÍA ECONÓMICA Y MILITAR

La soberanía es un factor determinante del desarrollo de los Estados, a continuación analizaremos las incidencias económicas de la seguridad en el mar y los ríos, y las facilidades para las embarcaciones Colombianas y extranjeras de circular por la jurisdicción de nuestro país.

4.1 INTERESES NACIONALES

- Nación libre e independiente.
- Marco jurídico, democrático y participativo.
- Economía sana y un desarrollo social sostenible.
- Bienestar social y el desarrollo humano.
- Política exterior efectiva.

Específicamente los intereses marítimos según la Cartilla de Estrategia Marítima de la Escuela Naval, “son todas aquellas actividades que desarrolla el Estado y los particulares para el aprovechamiento de los océanos, de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, del litoral, de los fondos marinos y de los recursos en

ellos contenidos, con el fin de generar beneficios políticos, económicos y sociales para la nación.”²⁰

“Los componentes de los intereses marítimos son: El transporte marítimo y la marina mercante nacional, los terminales o puertos marítimos, la industria naval, las flotas pesqueras, infraestructura de investigación científica del mar, infraestructura de explotación de yacimientos submarinos, deportes acuáticos y todo negocio directo o indirecto relacionado con los intereses marítimos mencionados”²¹

4.2 OBJETIVOS NACIONALES PERMANENTES:

- Asegurar la paz, la igualdad, la libertad y el conocimiento.
- Fortalecer la unidad de la Nación.
- Asegurar la convivencia.
- Asegurar el trabajo.
- Asegurar la justicia.
- Asegurar a sus integrantes la vida.

²⁰ Op Cit. Pág. 53

²¹ Ibid...

4.3 FINES ESENCIALES DEL ESTADO

Antes de señalar los fines esenciales del Estado, es oportuno anotar lo consignado en el plan del actual Gobierno, relacionado con el tema. “El Gobierno coordinara las actividades de las instituciones del sector y seguridad y defensa, y definirá una política de protección a la infraestructura con el fin de:

- Disminuir los costos generados por la inseguridad, y asumidos por la población.
- Disminuir los riesgos en los proyectos que requieren participación privada.
- Aprovechar mejor la infraestructura.

Con relación a la comercialización ilícita de hidrocarburos y sus derivados, el Gobierno coordinara los programas de instituciones de seguridad y defensa para reducir tanto el hurto de hidrocarburos y sus derivados como su contrabando, mínimo en un 60%. Asimismo, diseñara un programa de seguridad con el fin de permitir el desarrollo de las actividades de las compañías especializadas en la exploración de hidrocarburos.

Se desarrollaran programas tendientes a prevenir y eliminar los ataques terroristas contra la infraestructura carbonífera (minas, líneas férreas y terminal); vial (troncales y puentes); eléctrica (hidroeléctricas, termoeléctricas, redes de distribución) de telecomunicaciones; fluvial; de puertos y aeropuertos, de servicios

(acueductos) y petroleras (campos, oleoductos y terminal). Para tal fin, se ha diseñado una estrategia que contempla la conformación de un sistema de información confiable, la realización de operaciones ofensivas y el apoyo de la Policía Judicial y de entes externos.”²²

Los fines esenciales que el Estado busca para el bienestar y convivencia de los ciudadanos, son los siguientes:

- Defender la independencia nacional. (seguridad nacional)
- Promover la prosperidad general.
- Facilitar la participación de todos en las decisiones que los afecten y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la nación.
- Asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. (seguridad nacional)
- Mantener la integridad territorial. (seguridad nacional)
- Garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la constitución.
- Servir a la comunidad.

²² Op. Cit. Pág... 78

4.4 SITUACIÓN PORTUARIA

Con las políticas de los últimos gobiernos en materia de manejo de los Puertos marítimos y fluviales, haciendo énfasis en la creación de entes privados que administren y desarrollen los puertos como una importante capacidad estratégica del país, los resultados hasta la fecha han sido óptimos y se esperan mejores durante los próximos veinte años.

A continuación, analizaremos el comportamiento de la economía colombiana desde el punto de vista de manejo de puertos, según los informes rendidos por el Ministerio de Transporte en su página Web, en primer lugar analizaremos los movimientos de carga de las distintas Sociedades portuarias existentes en la actualidad, por tipo de carga, es el caso de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (SPRC) en la cual el café se constituyó en el primer producto de exportación con el 25%, seguido de Productos varios (22% de participación). En las importaciones el principal producto lo constituyen los Varios con 26%, seguido de Productos Químicos (18%), Repuestos (7.7%) y de Papel (5%).

La Sociedad Portuaria de Cartagena tiene a disposición un muelle para la atención de buques cruceros, y cuenta con el apoyo de la Superintendencia General de Puertos para establecer normas que garanticen el servicio portuario de acuerdo con los estándares mundiales.

La estrategia está orientada a aprovechar la ubicación geográfica de Cartagena, en cuanto a su proximidad a bases del Caribe de alta demanda por parte de los turistas, como son Aruba y Cancún en México, para ello y para la promoción internacional respectiva, se han definido directrices con asesoría extranjera especializada para gestionar el diseño de itinerarios estratégicos con estas ciudades caribeñas.

De todas maneras, Cartagena está incluida actualmente dentro del itinerario de otras Líneas de cruceros como por ejemplo Dolphin, que incluye también al Canal de Panamá, San Blas (Panamá), Puerto Limón (Costa Rica), Montego Bay (Jamaica), en un viaje que dura 7 días. En los últimos años el puerto de Cartagena, se posicionó como el primer centro de trasbordo internacional en Colombia y se constituye en el primer gran centro logístico integrado del Caribe, las cifras de carga movilizada por la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena son elevadas lo que confirman el excelente momento del puerto como polo de desarrollo del País y alternativa naviera para los buques de carga y turísticos.

El trasbordo es la operación de trasladar mercancías en contenedores de un buque principal a otro en un puerto determinado para que este lo lleve a su destino final, y es hoy por hoy el negocio portuario más importante y representativo a nivel nacional. Esta nueva oportunidad de negocio se presenta dado que es cada vez más creciente el transporte de bienes de los centros de producción a los puntos de consumo en el mundo.

Esta previsto, según los cálculos de la Sociedad Portuaria de Cartagena, que en los próximos cinco años las operaciones de trasbordo de contenedores en el mundo crecerán a una tasa del 20 por ciento, sobre los datos del último año, en Cartagena esta actividad genera otros beneficios para la comunidad portuaria como las reparaciones navales, construcción y reparación de contenedores.

El puerto de Cartagena cuenta con un mayor número de rutas directas y frecuencias regulares hacia los puertos más importantes del mundo y gracias a ello ha logrado un aumento considerable de destinos y un menor tiempo de tránsito. La operación del puerto de Cartagena se divide en un 50 por ciento de trasbordo, un 25 por ciento de importaciones y un 25 por ciento de exportaciones.

Podemos también decir que dentro de los muelles que ofrecen el puerto de Cartagena, se encuentran de varios tipos como por ejemplo: De cabotaje, petroleros, de seguridad, alimentos, quimiqueros, pesqueros, de turismo, siderúrgicos, recreación y los astilleros.

En la SPR de Santa Marta, según estadística de dicha entidad, el principal producto de importación fue el maíz con el 26% del total, seguido del acero (14%) y la soya (9%). En exportaciones el carbón es el producto de mayor participación con el 62% seguido del banano (21.4%) y del café (5%).

El terminal marítimo de Santa Marta, tiene un área total de 1.500 mt², posee dos bodegas de almacenamiento y silos para el almacenamiento de granos y productos húmedos. Este puerto es eminentemente férreo, así es su diseño, debido a que el 90% de la carga llega por este medio. Cabe destacar que este es uno de los puertos de más bajo costo en la operación y con mejores resultados en la optimización de equipos y manejo limpio de la carga.

En Santa Marta, también existen dos puertos importantes como son el de pozos colorado, en el cual se recibe Nafta y gasolina importada y el de Prodeco, a través del cual se exporta carbón metalufisico, cok y térmico. Cabe resaltar como otra ventaja comparativa del puerto de Santa Marta, el calado de acceso de los buques, el cual es constante y suficiente hasta par buques de 200 pies de calado.

La SPR de Barranquilla de acuerdo a sus informes emitidos, se orienta a la Carga General, Carga en Contenedores y Carga a Granel. En las importaciones, el trigo se destaca como el principal producto de la SPRB, seguido de los productos químicos industriales y los cereales. Según las estadísticas de la entidad, el principal producto de exportación fue al azúcar, seguido de los Productos Químicos Industriales. Se anota que la SPRB es fuertemente des- balanceada a favor de las importaciones, a pesar de un aumento de 156% en los movimientos de exportaciones, el des-balance es de 10 a 1. En cuanto a importaciones el principal producto lo constituyeron los Productos Químicos Industriales con el 25% del total, seguido del trigo (15%) y maíz (11%).

El terminal marítimo y fluvial de Barranquilla está localizado sobre la margen occidental del Río Magdalena, a 22 kilómetros de su desembocadura (Bocas de Cenizas). Su muelle marginal de 1.058 metros de longitud cuenta con un calado de 35 pies que le permite atender hasta siete buques de regular tamaño al tiempo.

El terminal también cuenta con un muelle fluvial marginal de 550 metros, localizado en la dársena sur, dedicado al manejo de barcazas fluviales y marítimas con un calado de 12 pies.

Gracias a la construcción del dique direccional, en 1994, el canal de acceso cuenta con un calado estable de 30 pies autorizado hasta los muelles de la Sociedad Portuaria de Barranquilla. El terminal tiene una extensión de 933 mil metros cuadrados que están distribuidos así: 500 mil metros cuadrados en la dársena sur, 150 mil metros cuadrados de áreas de patios para almacenajes, 4 mil metros cuadrados para almacenajes de gráneles líquidos, 36 mil metros cuadrados de áreas para bodegas, 51 mil metros cuadrados de área para desarrollar, 50 mil metros cuadrados de área de oficina de operadores y oficinas de patio de contenedores, 130 mil metros cuadrados de vías de acceso y 12 mil metros cuadrados de área de plataforma del muelle marítimo.

Para el manejo de la carga fluvial, el terminal marítimo y fluvial de Barranquilla dispone de los siguientes equipos: Una grúa Liebre 1.300 multipropósito con capacidad de cargue de 104 toneladas, dos cucharas de 10 y 20 metros cúbicos

respectivamente. Además, dispone de montacargas, grúas de tierra, elevadores y equipos de ensaque automático y manual que pertenece a los operarios portuarios que trabajan en el puerto.

Contar con una bahía por donde entran buques de gran calado con productos de los mercados del mundo, no ha sido suficiente para que el desarrollo llegue hasta Buenaventura. El puerto busca ahora abrir nuevos caminos a la inversión y mitigar la pobreza en la región.

Una especie de canal de acceso a la industria se abrió con la categoría de Zona Económica Exclusiva que le otorgo al Puerto de Buenaventura el Gobierno Nacional, ventajas arancelarias y tributarias son las señales sobre la conveniencia de levantar empresa frente al mar.

El comercio movilizado por el terminal marítimo administrado por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, acuerdo a sus estadísticas, creció 13 por ciento en el primer semestre del año 2.000, frente al mismo lapso del año 1.999, al pasar de 2,6 millones de toneladas a 2,9 millones. Las importaciones aumentaron en un 14 por ciento a 2,1 millones de toneladas, frente a 1,8 millones de toneladas. Las exportaciones subieron 11 por ciento a 822.266 toneladas. El

comercio internacional del país que cruza por Buenaventura se incremento en un 45 %, Esta reanimación podría ser un indicador de reactivación económica.²³

El incremento de la carga también obedece a la seguridad que presenta el Puerto de Buenaventura gracias a una estrategia que se estableció en convenio con las unidades de mar y tierra de la Armada Nacional en los últimos años y que ha permitido no registrar ningún robo a los contenedores en los terrenos del puerto. Estas acciones le valieron a la Sociedad Portuaria de Buenaventura el reconocimiento internacional como una entidad eficiente y de alta calidad en sus procesos.

Para los próximos años, la Sociedad Portuaria de Buenaventura, amplio sus programas de protección y seguridad portuaria, además de los acuerdos y convenios firmados con la Armada Nacional, Policía Nacional, Fiscalía General de la Nación y Gobiernos extranjeros. Estos procesos se mantienen hasta que la mercancía llega hasta su destino final en cualquier país del mundo.

En Coveñas, sucre, existe un puerto con características de petrolero, consta de una unidad de almacenamiento flotante FSU. Es el que genera facilidades para el recibo, almacenamiento y envío de crudo a los tanqueros para su exportación., cuenta además con unidades de tanqueo y facilita la operación de las distintas empresas petroleras en la zona.

²³ MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR (On line)

Por Coveñas, en el puerto privado perteneciente a ECOPETROL se exportó 15.5 millones de toneladas con un crecimiento del 1% respecto al año anterior. Existen además en esa región, los muelles de Tolcemento, el cual es un muelle cementero y el muelle de pez Tolú, dedicado a la exportación y comercialización del pescado obtenido en el área por los pescadores artesanales de la región.

En el Noreste Antioqueño, se ubica el puerto de turbo el cual atiende mensualmente de 60 a 80 buques de 8.000 toneladas y de 8 mts. de calado dedicados a la exportación de banano y plátano, principal producto de la región de Urabá. Asimismo arriban buques madereros con calado de cinco a seis metros, que recogen los trozos de madera de los principales aserraderos.

El puerto de Tumaco en el Departamento de Nariño, sobre el Océano Pacífico, ofrece grandes ventajas de proximidad para la exportación de petróleo, su funcionamiento es parecido al puerto de Coveñas, pero con menor capacidad.

En la Isla de San Andrés, se ubica un puerto con características de comercial, a través del cual llega y sale todo el comercio de la isla, el área más apropiada es la rada de la cove, lo cual permite proteger a los buques de vientos y corrientes, además de que la profundidad, presenta pocos cambios significativos.

Puerto Bolívar, puerto de la asociación Carbocol - Intercor, tuvo el mayor movimiento en los últimos años con 15.7 millones de toneladas, un crecimiento del 16% respecto a años anteriores. Este es un puerto eminentemente carbonero.

Por Ciénaga puerto de exportación de carbón de la Drummond se exportó 4.01 millones de toneladas en el último año. Este es también, un puerto exclusivamente carbonero.

Dado el propósito nacional de dinamizar el intercambio comercial con los países del área del caribe, el sistema portuario de la Costa Atlántica se esta preparando para asumir estos retos. La red de puertos esta constituida por los de Barranquilla, Santa Marta y Cartagena, los cuales son manejados por sociedades portuarias regionales, el puerto privado de muelles del bosque y los puertos Carboníferos de Puerto Bolívar, Drummond y Prodeco. La lista la completan los muelles privados de cada una de las ciudades.

De cara a las exigencias del nuevo orden internacional, caminan, cada uno por su lado y con diferentes tipos de avance, el proyecto de aguas profundas de Puerto Zúñiga en Santa Marta, el proyecto portuario de Córdoba y el súper puerto en Barranquilla son las nuevas proyecciones del sector en busca de satisfacer la demanda de los exportadores e importadores para el manejo comercial de sus productos.

El proyecto del Puerto de Córdoba es el más reciente de los súper puertos promovidos, este se construiría en el Municipio de San Antero, la cual es una región económicamente rica y de gran desarrollo socio económico, mas exactamente entre los sitio de Punta de Bello y Punta Bolívar. Una primera fase costaría 54 millones de dólares y constaría de dos muelles para el manejo de carga de a granel y multipropósito que movilizaría un millón de toneladas al año, descongestionando los puertos tradicionales, y abriendo nuevas oportunidades de empleo y desarrollo en otra región del país.

Haciendo un análisis del crecimiento de las zonas portuarias existentes en la actualidad, tenemos los siguientes resultados, de acuerdo a las cifras suministradas por el Ministerio de comercio Exterior y el Ministerio de Transporte en sus respectivas paginas Web, Cartagena tuvo el mayor crecimiento llegando a 11.01 millones de toneladas con un incremento del 44% respecto a 1995. Incluye el aumento de un 90% de muelles de ECOPETROL, Colclinker con 21.5% de aumento y la SPR con 28%.

La Zona Portuaria de Barranquilla creció 4.2% alcanzando 3.17 millones de toneladas, por los desempeños de la SPR (29% de incremento) y por el muelle de Monómeros (18.2% de incremento), aunque decrecieron los muelles carboneros de Atlantic Coal y Carbomilpa así como el de Cementos del Caribe.

La Zona Portuaria de Santa Marta creció 18% para alcanzar 6.8 millones de toneladas. Aquí se incluye el aumento de la SPR (25% de aumento), Prodeco (78% de aumento), así como el descenso de un 32% de ECOPETROL Pozos Colorados.

El avance e impulso del Estado no solo es para los puertos sobre el mar, sino también para los principales puertos fluviales. La red fluvial en Colombia, representada en 18,000 Km. de ríos navegables, se puede dividir en navegación mayor (realizada por embarcaciones de 25 o más toneladas), permanente (durante todo el año) y navegación transitoria (en épocas de aguas altas); así mismo, la navegación menor (realizada por embarcaciones menores de 25 toneladas).

Esta red fluvial, desde el punto de vista administrativo, es congruente con la situación geográfica y esta distribuida en cuatro cuencas fluviales: Magdalena, Orinoco, Atrato y Amazonas.

Sobre el Río Magdalena, esto se está logrando a través del Proyecto Yuma, programa bandera del Gobierno Nacional, que busca recuperar la navegabilidad por el río Magdalena con el propósito de darle puntos de competitividad al sector transporte colombiano es así como están destinados 17 mil millones de pesos para ser invertidos en la optimización de los Puertos de Barrancabermeja, Puerto Wilches, Puerto Berrío, la Dorada y Puerto Salgar. Tratando con estas inversiones

de rescatar la navegabilidad y la aplicación de tecnologías de punta en el cargue y descargue de productos.

El Proyecto pretende convertir el Magdalena en la principal vía de comercio exterior, puesto que no sólo reduce costos en los fletes sino que genera dinámica a la economía del país, empleos y mejora la calidad de vida de las poblaciones ribereñas. Para garantizar su compromiso, el gobierno colombiano dispondrá de 100 millones de dólares para dotar de infraestructura y servicios portuarios a la hidrovía durante la presente administración.

A pesar de los esfuerzos que se vienen realizando por parte de la empresa privada en el sentido de vincular sus capitales a buscar a través de los puertos el desarrollo económico de sus empresas y productos y a la vez del país, muchas veces se pierden oportunidades, porque las condiciones portuarias no son suficientes, ni llenan las expectativas de inversionistas extranjeros, es el caso de la Empresa Brasileira Valle do Río Doce, la cual está interesada en desarrollar una alianza estratégica para la producción de acero en Colombia y exportarlo al mundo, para la siderúrgica, se requiere construir un puerto nuevo, porque ninguno de los muelles actuales da la talla para mover todo el hierro y el acero que representa el complejo.

Ese tema del puerto es el “cuello de botella” de un proyecto que significaría una inversión cercana a los 2.000 millones de dólares y significaría unos 500 millones

de dólares en exportaciones de planchón de acero durante su primera fase, en la que se esperan generar unos 8.500 empleos directos e indirectos.

Lo importante para los inversionistas es que el proyecto disponga de por lo menos 500 hectáreas de desarrollo, que el gas natural combustible sea abundante y tenga precios fijos y ventajosos en 30 años, que el costo de la energía eléctrica sea también competitivo; que el sitio de construcción sea tenido como zona franca y se contemplen preferencias locales en materia de impuestos.

La empresa privada esta interesada en emprender en el corto plazo un proyecto piloto para movilizar carga entre Puerto Salgar y la Costa Atlántica. Así mismo, el Grupo Siderúrgico Diaco se comprometió a adelantar un estudio de costos con el fin de establecer las implicaciones y los beneficios económicos para las empresas que decidan transportar su carga en dicho trayecto.

Por su parte, el Gobierno Nacional anunció que ya está trabajando en el mecanismo para que las pólizas contra terrorismo que hoy cobijan la carga que se mueve por las carreteras nacionales también sean extendidas a las mercancías que se movilizan por el Río. De esta forma se busca motivar a las empresas aseguradoras del país a que se involucren en el negocio y además, anima a los empresarios a trasladar su carga por el Magdalena con la certeza de que estará asegurada contra ese riesgo.

A través de estudios y encuentros se ha determinado que en lo referente a la construcción de un solo puerto entre Salgar y La Dorada y en compartir la operación del mismo, facilitaría la operación comercial y reduciría costos a los entres privados y empresas de carga, los encuentros tendrá como objetivo dar a conocer la visión estratégica del transporte Multimodal en Puerto Salgar planteada dentro del marco de la política de seguridad democrática.

Muchos de estos proyectos de aprovechamiento para beneficio de la economía colombiana, se discuten y planean en las rondas de negocios YUMA, en las cuales participan los empresarios del transporte, industriales, representantes de las navieras fluviales y autoridades tanto del orden nacional y regional.

En estas rondas de negocios los representantes de las navieras, empresarios del transporte e industriales que están interesados en movilizar sus mercancías por el río Magdalena, para dar apoyo al propósito del Gobierno Nacional de recuperar la navegabilidad de la principal vía fluvial de Colombia, hacen sus propuestas y piden el apoyo estatal a este desafío.

Las empresas Sofasa y el Grupo Corona, son dos de las empresas con mayor experiencia en el transporte de mercancías por el río, y o están haciendo desde el inicio mismo del proyecto YUMA.

4.5 SITUACIÓN DE EMPRESAS NAVIERAS MARÍTIMAS Y FLUVIALES

La Flota Mercante Gran colombiana, que se convirtiera en insignia del País bajo el lema “ la Patria en los Mares”, comenzó operaciones en 1.947 con tres buques, siendo los principales accionista de esta importante empresa, la Federación Nacional de Cafeteros y el Fondo Nacional del Café, quienes en 1.946 aportaron los dineros necesarios para la creación de la compañía.

La Flota Mercante Gran Colombiana, llego a convertirse en la flota más importante del continente, con 70 buques de transporte, de los cuales 40 eran propios y 30 arrendados.

La flota tuvo épocas de esplendor, hasta el año de 1.990, cuando se le quito el 50% de las reservas de carga y se abrió la competencia a nuevas navieras extranjeras, en la actualidad, la flota esta liquidada y fue rematada al mejor postor, debido a los problemas financieros internos y al proceso de liquidación obligatoria decretada por el gobierno.

Las empresas marítimas que operan en Colombia, en su mayoría son extranjeras, muchas de las cuales tienen capitales colombianos, los cuales se unieron a ellos, para no perder el negocio del movimiento de cargas. La intención final del Gobierno Colombiano en este sentido, es la de promover la reorganización de una flota mercante colombiana, teniendo en cuenta la importancia estratégica que

significa para el país el poder aprovechar en su máximo potencial las líneas de comunicaciones marítimas que se poseen.

Otra forma de recuperar una flota mercante propia, es mediante la reducción de los impuestos y requisitos para la inscripción de los buques bajo bandera colombiana, a esto se le llama “abanderamiento”, con esta sola acción regresarían a nuestra marina mercante muchos buques que aunque surcan nuestras aguas, lo hacen bajo bandera de otros países, en especial del lejano oriente y de Panamá.

Los gremios transportadores de Colfecar, Fitac, Asonav y los Operadores de Transporte Multimodal, OTM, conformaron cinco comisiones para tratar temas aduaneros, navieros, de seguros y logísticos, bajo la coordinación del Ministerio de Transporte, con el fin de viabilizar la operación del transporte de carga por el río Magdalena. Los temas serán estudiados y las comisiones se reunirán periódicamente, de modo que el transporte por el río sea más dinámico, a la vez que se fomente la ínter-modalidad y se optimicen los costos de operación de la movilización de carga por el país...

Las compañías fluviales que se encargan de mover la carga son la Naviera Fluvial Colombiana y Fluvicar y en los próximos días despacharán de Puerto Berrío a Cartagena 250 toneladas de Prominerales (carbonato de calcio) como carga de compensación.

El Ministerio de Transporte y la firma concesionaria del Tren del Atlántico, en mesas de trabajo con los representantes de las compañías carboneras, buscan llegar a un acuerdo para tener una vía troncal que facilite el transporte de mercancías desde el interior del país hasta Cartagena, complementando los modos férreo y fluvial.

Dentro de los proyectos coordinados entre el Gobierno y los Empresarios Santandereanos se acordó construir el terminal del Puerto de Capulco, que será el más importante en el futuro sobre el río Magdalena y recibirá embarcaciones de 6 y 8 pies, hasta con 22 mil toneladas de carga. De esta manera, el transporte de mercancías desde La Dorada hasta Capulco tendrá tres alternativas: por tren, río o carretera. El propósito es buscar un flete económico para los generadores de carga en Colombia. De Capulco a la Costa Atlántica se hará a través del río Magdalena, disminuyendo los costos para los empresarios que lleven sus productos de exportación e importación por el Río.

Según el informe mensual de avance del proyecto YUMA, del Ministerio de Transporte “La empresa Botero Soto, de transporte terrestre de carga, se convertirá en una Operadora de Transporte Multimodal, OTM, para manejar sus mercancías, preferencialmente por el río Magdalena. Botero Soto se acoge a la iniciativa del Gobierno Nacional de construir una flotilla de embarcaciones de bajo calado, que permita la navegación de carga en contenedores desde Cartagena hasta Puerto Berrío, y que la reducción de costos por la utilización de este modo,

se vea reflejada en la reducción de fletes al dueño de la carga. Para este fin, Botero Soto está modelando la construcción de una flotilla de cinco convoyes de bajo calado que tendrá una capacidad de 48 contenedores por viaje y que ofrecerá servicio diario de zarpe en Puerto Berrío y Cartagena”²⁴

El Gobierno Nacional busca garantizar la operación de una flotilla de cinco convoyes de bajo calado en el río Magdalena con una capacidad de 3.400 contenedores al año, para asegurarles a los empresarios itinerarios, tiempos de tránsito y menores costos en el transporte de sus mercancías por esta arteria fluvial.

Recientemente se creó una nueva naviera en Colombia, se trata de la Naviera Central, integrada por un grupo de personas naturales que decidieron darle un voto de confianza al Gobierno Nacional con el Proyecto Yuma. Inicialmente trabajarán con embarcaciones pequeñas para mover hasta 70 toneladas en productos tales como, piedra caliza y aceites de Puerto Wilches a Barranquilla. A finales de octubre esta empresa quedará legalmente constituida.

²⁴ Ministerio de Transporte (On line)

4.5 SITUACIÓN DE ASTILLEROS

La experiencia Colombiana en administración y funcionamiento de astilleros se remonta a los años cuarenta y cincuenta, con la activación de los astilleros de la UNIAL en Barranquilla, con capacidad para construcción y reparación de unidades tipo remolcadores fluviales, en especial para el Río Magdalena, y algunas reparaciones a embarcaciones marítimas.

La Armada Nacional en los años sesenta inicio con el astillero de la Base Naval ARC BOLIVAR, con capacidad para sacar del agua unidades de hasta 1.000 toneladas, la era de la reparación de unidades marítimas, pero esta capacidad, resultaba insuficiente para todas las unidades de la Armada, sobre todo en lo referentes a las Fragatas y Submarinos.

Con el compromiso de velar por la riqueza de los mares y de ofrecer un mejor servicio al País, la Armada Nacional preparo su personal para la realización de los trabajos de mantenimiento y reparación de sus unidades, generándole al País un ahorro al no tener que enviar estas unidades al exterior.

De igual forma en Cartagena, inicio operaciones el astillero de CONASTIL, el cual se encargaba de las reparaciones de las naves marítimas Colombianas y extranjeras, dentro de las colombianas podían ser militares o civiles, pero en su gran mayoría eran de la Flota Mercante Grancolombiana y las líneas AGROMAR.

CONASTIL, fracaso y fue liquidada por malos manejos administrativos, perdiendo el país una de las capacidades para garantizar la preservación de los intereses marítimos de la Nación.

Para fortalecer las capacidades estratégicas del País y de la Armada Nacional, esta última adquirió el antiguo astillero de Conastil, ubicado en la zona Industrial de Mamonal, para recuperarlo con capital y talento humano de la Institución. El proceso de reconstrucción del astillero y su actual funcionamiento, ha permitido generar más de 2.000 empleos en la Ciudad de Cartagena. La capacidad de levante del astillero es de tres mil toneladas útiles para toda la flota naval y comercial colombiana, con el objetivo de ofrecer otros servicios a las líneas navieras comerciales y flotas pesqueras que transitan por el caribe.

Así mismo en el pacífico colombiano la Armada Nacional inauguro el astillero de Bahía Málaga con capacidad de levante de 500 toneladas que permite hacer reparaciones a menores costos en el país y generar empleo directo e indirecto a los pobladores de la región pacífica.

En el país solo existe un astillero naval, el cual esta bajo orientación directa de la Armada Nacional, los demás astilleros han fracasado en su operación y ante la poca demanda de sus servicios. El astillero naval ha logrado importantes avances en el desarrollo de tecnologías para ser aplicadas en sus instalaciones, se paso de

ser únicamente reparador de buques a convertirse en un astillero diseñador y constructor.

La innovación en el astillero naval se esta dando en cada una de las divisiones con la implementación de paquetes tecnológicos compuestos por software, hardware y conocimientos para la realización de las distintas actividades.

Con el fin de darle un impulso a la industria de la construcción naval y también como una formula de generación de empleo la Armada Nacional a través del Gobierno Nacional firmaron el acta de constitución de la Corporación de Ciencia y tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial (COTECMAR). Desde que el Astillero Naval fue puesto en funcionamiento en 1.998, el objetivo que tienen las autoridades políticas y militares del país es desarrollar la industria naval pesada, paralelamente con el desarrollo tecnológico. En la constitución de la Corporación además de la Armada Nacional, participan: La Universidad Nacional, la Escuela Colombiana de Ingeniería y la Universidad Tecnológica de Bolívar.

En el desarrollo de la industria del diseño y construcción naval, la Armada Nacional cuenta con plantas además de la de Mamonal, en Bocagrande, Bahía Málaga, Puerto Leguizamo y se esta proyectando la construcción de dos mas en Barrancabermeja y Puerto López, en el área fluvial los tres últimos.

Únicamente teniendo como referencia la operación de los Astilleros de Mamonal y Bahía Málaga en un cien por ciento, podríamos afirmar que se generan 1.200 empleos directos y 8.000 indirectos, según datos suministrados por la Gerencia General de COTECMAR.

Con relación a la construcción de unidades fluviales tres nuevas navieras iniciarán operaciones por el río Magdalena, las cuales cuentan con unidades cuya principal característica es la de ser de bajo calado, razón por la cual muy pronto se le dará viabilidad a Puerto Salgar, en Cundinamarca, como puerto de transporte de carga. De esta forma, junto con la Gobernación del Departamento, que ha manifestado que tiene inversionistas privados listos para participar en este proyecto, se contaría con 4.500 millones de pesos para rehabilitar Puerto Salgar, haciendo realidad la ruta desde ese punto hasta Cartagena utilizando el Río Magdalena y el Canal de Dique.

En materia de innovaciones tecnológicas en la construcción fluvial, se destaca la propuesta de Inversionistas rusos, quienes le propusieron al Gobierno Nacional la utilización de modernos deslizadores para movilizar carga y pasajeros por el río Magdalena, logrando evitar el dragado de la hidrovía, ya que dichos equipos pueden navegar en las condiciones actuales de esta importante arteria fluvial. Aunque todavía no se ha oficializado la iniciativa, los rusos inicialmente están dispuestos a desarrollar el transporte de carga y pasajeros entre Puerto Berrío, Cartagena y Barranquilla, cubriendo estos trayectos en 14 horas sin necesidad de

dragar el río. Cabe señalar que dentro del sistema Multimodal, el Magdalena es fundamental para la integración nacional y por ende la recuperación de la navegabilidad por el río hace parte de una estrategia del Estado para fomentar las importaciones y exportaciones.

La Federación Nacional de Cafeteros ha manifestado que dentro de sus proyecciones económicas que requiere de empresas navieras suficientes para transportar 35.000 toneladas mensuales del grano por la vía fluvial, para abaratar los costos de su colocación en los mercados Internacionales.

4.6 CONVENIOS ECONÓMICOS INTERNACIONALES

En noviembre de 2001 en Doha, Qatar, los países miembros de la Organización Mundial del Comercio lograron un consenso para lanzar una nueva ronda de negociaciones comerciales. Los objetivos de Colombia en la negociación multilateral estuvieron estar orientados a:

- Lograr un mayor acceso a mercados para los bienes y servicios producidos en el país.
- Buscar una reforma al comercio mundial de productos agrícolas bajo el liderazgo del Grupo Cairns.

- Reformar la aplicación de los procedimientos antidumping y de medidas compensatorias.
- Eliminar del escalonamiento y los picos arancelarios.

“La Declaración Ministerial de Doha y el plan de acción de la Cumbre de Desarrollo Sostenible de Johannesburgo enfatizan el compromiso de la comunidad internacional en la búsqueda de una armonía entre el libre comercio y la protección al medio ambiente. Este principio rige la política comercial de Colombia, la cual tiene en cuenta las políticas ambientales y busca que la protección al medio ambiente no se convierta en una forma de proteccionismo disfrazado.”²⁵

Se busca que el Acuerdo de Libre Comercio para las Américas ALCA sea un acuerdo equilibrado que contribuya a la eliminación de barreras innecesarias al comercio, que estimule el flujo de bienes, servicios e inversiones, y que mejore las disciplinas existentes en la Organización Mundial del Comercio. Los objetivos de Colombia en la negociación estuvieron orientados a alcanzar una apertura de los mercados de contratación pública en los demás países del hemisferio, a lograr la eliminación de las subvenciones a las exportaciones y al establecimiento de disciplinas a las ayudas internas para los productos agrícolas.

Desde hace más de una década el mercado de la Comunidad Andina ha sido el principal destino de las exportaciones colombianas con mayor valor agregado. El

²⁵ Presidencia de la Republica de Colombia (On Line)

Gobierno Colombiano trabaja en la consolidación de un mercado común andino que sienta las bases para la aplicación de una política comercial conjunta y para la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas entre los países miembros.

El comercio de Colombia con los países que hacen parte del MERCOSUR se ha realizado a través de acuerdos de alcance parcial y acuerdos de complementación económica mediante los cuales se otorgan preferencias arancelarias a productos de interés para los países involucrados. Dada la inminencia de un acuerdo bilateral con los Estados Unidos y la necesidad de consolidar la presencia de la oferta exportable colombiana en el MERCOSUR, se adelantan, en coordinación con los países andinos, la negociación para la conformación de una zona de libre comercio entre la Comunidad Andina y los países del MERCOSUR.

A pesar del limitado comercio preferencial que se tiene con Centroamérica y el Caribe, la oferta exportable colombiana muestra un importante potencial de crecimiento hacia este bloque de países.

Estos convenios económicos internacionales firmados por Colombia o en proceso de aceptación, movilizarán muchas estrategias económicas internas del país, como por ejemplo, servirán para promover el Proyecto Yuma de recuperación de la navegabilidad del Magdalena, al tiempo que impulsarán el sistema intermodal, ya

que es necesaria la interacción de los diferentes modos de transporte para que la movilización de carga sea eficiente.

Este proyecto de recuperación del transporte fluvial en las cuencas hidrográficas del país y en especial en el Río Magdalena, se convertirá muy pronto en uno de los grandes dinamizadores de la economía. Debemos asegurar asimismo la mejora de la infraestructura vial y de la seguridad para el transporte de la carga.

Con el aprovechamiento de las distintas formas de transporte y con una seguridad garantizada, se mejora el comercio, se recuperará la navegabilidad del río Magdalena, además, se podrá importar y exportar con más facilidad y a bajos fletes las mercancías tanto a las distintas regiones colombianas como al resto del mundo.

En el mundo moderno el transporte de carga se hace por ferrocarril, por mares y ríos, es una clave de los éxitos comerciales de Estados Unidos, oriente de Asia y Europa al ser más competitivos.

De otra parte las regiones colombianas se verán beneficiados desde todos los puntos de vista, tanto económicos como sociales, políticos y culturales. Y no sólo será positivo para los habitantes de las riberas sino para aquellas regiones que están bajo el área de influencia de la cuenca de los ríos.

La nueva Ley de Preferencias Arancelarias Andinas prorroga y amplía los beneficios otorgados desde 1991 por el gobierno de los Estados Unidos. Las nuevas preferencias arancelarias suman alrededor de 700 subpartidas, que vienen a adicionarse a las 5.600 que gozaban de las preferencias.

La cobertura de los beneficios se amplió a calzado, petróleo y sus derivados, manufacturas de cuero y prendas de vestir y productos del atún. Con el objeto de promover un aprovechamiento cabal de las nuevas preferencias, el Gobierno Nacional, por intermedio del Ministerio de Comercio Exterior, participa activamente en la difusión y capacitación sobre los nuevos beneficios arancelarios y en la identificación de productos y compradores potenciales en sectores específicos.²⁶

En adición a la estabilidad macroeconómica, a la mayor seguridad y a la consolidación de un marco institucional claro, transparente y no discriminatorio, el Gobierno Nacional desarrolla un programa de promoción a la inversión que hará énfasis en la estabilidad jurídica y las muchas oportunidades que ofrece el país.

Para el control del mar, los países han suscrito acuerdos de cooperación, sobre todo aquellos, que permitan detectar y neutralizar el tráfico de drogas y armas por el mar, es así como en los últimos nueve años las Fuerzas Militares de Colombia a través de la Armada Nacional, en asocio con la Armada de los Estados Unidos

²⁶ *Ibíd...*

han desarrollado operaciones que han permitido la incautación de gran cantidad de armamento y municiones en alta mar.

Este armamento proviene de Estados Unidos, China, Rusia y algunos otros países donde su conflicto bélico ha cesado o está superado, utilizan la vía marítima por la flexibilidad que permite, en lo referente a volumen y el poder dejarlas en cualquier lugar de nuestras costas, para luego ser introducidas al territorio Colombiano, la mayor parte de las capturas se realizan en flagrancia en alta mar.

4.7 PRINCIPALES LEGISLACIONES MARÍTIMAS ECONÓMICAS.

Un país define sus límites marítimos, como búsqueda de una jurisdicción, dominio y control del mar. Entendido como el dominio y control del mar no solo las condiciones de tipo militar sino tomando estas como el apoyo fundamental para el desarrollo de operaciones de tipo exploratorio y de explotación de los recursos que en el mar se encuentran.

El hombre a lo largo de los años ha necesitado delimitar el territorio que es de su propiedad, esta delimitación le permite acentuar su poder y dominio, el mar no es la excepción de la regla, es por eso, que se tiene como norma establecer límite o término de un territorio en el mar que indique a que Estado pertenece una determinada zona marítima.

Centrémonos en el estudio de los límites colombianos, los cuales son con los siguientes países: En el Océano Pacífico con Ecuador, Costa Rica y Panamá; en el Océano Atlántico con Costa Rica, Panamá, Nicaragua, Honduras, Jamaica, Haití, República Dominicana y Venezuela. Cabe anotar, que estos límites tienen un proceso de adopción que por la complejidad de la demarcación y la gran cantidad de intereses económicos y políticos que conlleva suscribirlos este proceso de concertación es largo y exige un adecuado manejo diplomático, para quedar definitivamente establecidos se requiere la aprobación de ambos Estados participantes en la negociación.

A pesar de que existen Leyes internacionales que reglamentan este tipo de situaciones y a las cuales se puede acudir en caso de existir diferencias, lo más sano y correcto en aras de la hermandad de los pueblos es que ambos países logren un acuerdo de beneficio mutuo.

Para el caso colombiano con excepción hecha de los tratados limítrofes con Venezuela y Nicaragua, los demás tratados ya están aprobados en su mayoría, faltando solo la aprobación mediante Ley del tratado con Costa Rica en el Océano Atlántico por parte del Parlamento de ese País. El caso más reciente de aprobación fue el del tratado limítrofe con Honduras el cual se ratificó por ambos gobiernos y a partir de allí entro en vigencia, causando diferencias diplomáticas a

ambos países con Nicaragua, quien manifiesta que le fueron lesionados sus derechos y dominios sobre parte del Océano Atlántico.

Como podemos ver los Casos de límites con Venezuela y Nicaragua, vienen de tiempo atrás y constituyen dos casos bien particulares de desarrollo histórico y porque no considerarlos, como de un fiel ejemplo de mal manejo diplomático, quizás en otros tiempos no se tuvo la visión de ver al mar como una extensión del territorio continental, ni tampoco que los recursos que en él se encontraban serían de gran valía en un mundo donde hoy los recursos en especial los alimentos son escasos.

Cabe analizar las condiciones que se dieron para la década de los años 70, en la cual Colombia en cabeza de la Cancillería, tomó la decisión de determinar y dejar en firme los tratados de límites marítimos con los países de la Cuenca del Caribe, como una acción más para ordenar la casa y establecer reglas para el comercio oceánico sobre aguas colombianas.

Es claro que para que un país decida en forma definitiva establecer sus límites con los vecinos, es porque ve lesionados sus intereses, la época de las bonanzas del café y del petróleo hacían que el país necesitara utilizar más las líneas de comunicación marítimas, al no estar ratificados los tratados limítrofes, la duda podría implicar serios inconvenientes de tipo legal y político para el tránsito de nuestras unidades tanto de guerra como de la Marina Mercante y Turismo.

El establecimiento de los límites de un país es de suma importancia, no solo para el aspecto de extensión territorial, ni de soberanía, sino también como una forma de hacer respetar los recursos naturales y vida marina que se encuentran en esa área, los límites cuando se establecen dan confianza no solo a los Nacionales de un País sino a los extranjeros que nos visitan, es una muestra de organización y de políticas claras respecto a lo que está bajo nuestra responsabilidad y control, además también hay que considerar el aspecto del derecho que tiene el vecino a un territorio bien definido para su control.

Si se definen con claridad y tiempo los límites del país eliminamos las coyunturas políticas y de desestabilización que traen consigo el afán de protagonismo y las políticas nacionalistas extremas y permiten además determinar políticas claras de comercio exterior y explotación de recursos para empresas nacionales y extranjeras.

El objetivo principal que persigue la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, es el de regular el uso y el control del mar por todos los Estados firmantes de este acuerdo, y que para los que no se han acogido a ella también rige, ya que se constituye en un derecho consuetudinario. También podemos destacar que su logro político más importante es el de consagrar el orden jurídico de los océanos. “La convención del nuevo derecho del mar, es en sí, un sistema para el uso y aprovechamiento sostenible de los espacios marinos y costeros de

los recursos contenidos en ellos, principalmente mediante la ordenación adecuada de los recursos vivos y la protección del ecosistema”²⁷.

Cuando se habla de la ordenación adecuada de los recursos vivos, se refiere a desarrollar un proceso de exploración y explotación de los recursos con un sentido de “consumo suficiente”, es decir lo que realmente se necesita y que esta en condiciones de consumo y así evitar la depredación de las especies, también trae inmerso ese concepto el uso y aprovechamiento de la tecnología, la cual, permite establecer los lugares donde se encuentran los recursos listos para captura y en donde esta la vida marina en reproducción y levante para su supervivencia.

²⁷ Op. Cit. Pág. 2

5. JUSTIFICACION DE LA EXISTENCIA DE UNA MARINA DE GUERRA.

La importante relación entre el desarrollo de la economía de un país en especial Colombia y su capacidad de brindar seguridad, fue descrita en forma perfecta por el señor Presidente de la República Doctor Álvaro Uribe Vélez en su Política de Defensa y Seguridad Democrática: “La recuperación del crecimiento económico es un factor fundamental para la solución de los problemas de empleo y pobreza, para garantizar la viabilidad de las reformas emprendidas en la década pasada y para avanzar hacia una sociedad más equitativas. La recuperación del crecimiento necesita un ambiente macroeconómico y social más estable y seguro. Sin seguridad en el campo y en las vías de comunicación, sin certidumbre en las reglas de juego y sin convicción sobre la viabilidad financiera de la Nación, será muy difícil retomar la senda de crecimiento económico. Por ello, para volver a crecer se requiere, ante todo, recuperar la seguridad física, restaurar la seguridad jurídica y ajustar las finanzas del Estado.”²⁸

Cuando se habla del Poder Marítimo de una nación, se refiere a la capacidad de crear, desarrollar y defender los intereses marítimos de un país, tanto en la paz como en la guerra. El objetivo de este capítulo es demostrar porque es necesario para un Estado tener como guardián de sus recursos económicos a una Marina de

²⁸ PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA, Política de Defensa y Seguridad Democrática

Guerra bien capacitada y con suficientes recursos para operar y así garantizar la tranquilidad socioeconómica de Colombia.

5.1 EN SEGURIDAD CIUDADANA

En recientes encuestas económicas y de desarrollo social llevadas a cabo en el país, por parte del Departamento Nacional de Planeación, se ha podido establecer que uno de los principales, sino el principal factor de restricción del desarrollo económico y el mejoramiento de la calidad de vida de los colombianos, es la falta de seguridad, en el mismo sentido, se observan las enormes expectativas que en este sentido ha generado las políticas del Estado, que se espera repercutan en una recuperación de las condiciones socioeconómicas de la Nación.

Las personas necesitan para su movilización, tener una seguridad garantizada, para efectos de una análisis más particular, se analiza la seguridad que puede ofrecerle la Armada Nacional a los Colombianos y extranjeros en áreas marítimas y fluviales. Esta seguridad se refiere a la movilización, aprovechamiento de los recursos del mar y ríos, utilización de la infraestructura y especialmente en el turismo.

En el ámbito internacional, el turismo se mueve de la siguiente manera, según cifras presentadas por el periódico El Tiempo “Entre los mercados mundiales para

buques cruceros, el Caribe ocupa el primer lugar con el 51% de la participación global, le sigue en importancia el Mediterráneo con el 10%, luego Alaska con el 8%, el Canal de la Mancha con el 6%, México con el 5% y otros destinos (incluye Escandinavia) con el 10%”²⁹.

En esta perspectiva, Cartagena juega un papel vital y el turismo se convierte para esta ciudad y el país en general, en una industria con gran influencia en el sector de empleos y en general en la actividad económica de la misma.

La Corporación Nacional de Turismo fomenta acciones de promoción institucional para atraer tráfico y asegurar la recalada de los itinerarios de cruceros de turismo en puertos colombianos. La temporada de cruceros para los próximos años es bastante ambiciosa, por cuanto en la temporada alta que corresponde al invierno de los países del hemisferio Norte, o sea los meses de diciembre a abril, el puerto de Cartagena espera recibir entre 25,000 y 32,000 pasajeros mensuales, con ingresos estimados para la ciudad de US\$ 30 millones en ese lapso.

Este movimiento de personas requiere de una seguridad, de las líneas de comunicaciones marítimas, por ser una garantía para los extranjeros. Igual sucede con el turismo que se hace por vía fluvial hacia regiones apartadas de los centros urbanos.

²⁹ EL TIEMPO, Viajar, 18 Julio de 2003, Pág. 2C

también se requiere seguridad para el transporte de pasajeros que por otros motivos distintos al turismo utiliza las vías marítimas y fluviales del país, así como para los pescadores que ejercen su actividad de forma artesanal en las distintas regiones de la geografía nacional.

5.2 EN SEGURIDAD DE INFRAESTRUCTURA

En los últimos años por iniciativa gubernamental y de algunos sectores privados, se dio inicio a un proceso de reestructuración del sector portuario que condujo a una creciente participación privada a través de concesiones y a un incremento en la eficiencia de los puertos.

Para el mantenimiento y conservación de la infraestructura de transporte marítimo y fluvial se mejoran los estándares, condiciones y procedimientos de orden técnico y operativo, se fortalece el proceso de participación del sector privado en el desarrollo de proyectos de infraestructura portuaria y marítima y fluvial, y se atraen recursos de cooperación técnica internacional.

El Gobierno Nacional realiza inversiones en infraestructura fluvial y portuaria para su conservación y renovación buscando la integración de las regiones más aisladas y la conexión de las hidrovías con otras modalidades de transporte. La

recuperación de la navegabilidad del río Magdalena es la primera prioridad en el sector transporte del Gobierno Nacional.

Igualmente se están llevando a cabo por parte del Ministerio de Transporte, estudios tendientes a recuperar e impulsar el desarrollo de la navegabilidad de las diferentes hidrovías del país tales como la de los ríos Meta, Atrato y San Juan. Asimismo, este mismo organismo, en coordinación con sus homologos, promueven proyectos de inversión privada para lograr una mejora de la infraestructura fluvial y se exploran alternativas de integración con las políticas de seguridad en infraestructura y con desarrollos productivos y empresariales.

En este proceso de necesidad de seguridad permanente y eficiente, es conveniente mencionar los proyectos en desarrollo en el país con referencia al Transporte Multimodal. Tecnológicamente el concepto de Transporte Multimodal (TM) es equivalente a los términos de transporte combinado o intermodal por cuanto los mismos se refieren al empleo de dos o más modos de transporte para trasladar mercancías de un origen a un destino requiriéndose para ello de operaciones de trasbordo entre dichos modos. Sin embargo, existe una diferencia sustancial en el plano jurídico - comercial pues mientras que el TM se basa en un contrato único de puerta a puerta que emite un Operador de Transporte Multimodal asumiendo la total responsabilidad del embarque, en el transporte combinado, aunque también hay un solo contrato de transporte, la responsabilidad es fragmentada en algunas partes del trayecto, al tiempo que el intermodal es

segmentado y pueden suscribirse tantos contratos como la cantidad de modos de transporte que participen en un envío de origen a destino. Asimismo, conviene puntualizar que el transporte intermodal es el soporte técnico - operacional del Transporte Multimodal y del Combinado.

Actualmente en Colombia según el Ministerio de Transporte hay constituidas cuatro empresas como Operadoras de Transporte Multimodal (OTM) que son las siguientes:

Lógica OTM

Transporte 3T

Pantainer

Sercarga.³⁰

Estas cuatro empresas radican en Bogotá aún cuando la Pantainer tiene su sede en Suiza con una representación legal en Colombia, al tiempo que Sercarga está aprobada pero no activa. Las tres restantes ya hacen contratos multimodales pero los mismos representan muy poco volumen en el total de la carga importada y exportada de manera que según una apreciación estimada del Grupo de Transporte Multimodal del MT, la participación de ese tipo de contratos no alcanza aún el 1% del comercio exterior colombiano.

³⁰ Op. Cit.

Además de los puertos marítimos, en los trayectos de la Región Caribe (desde la zona costera hasta Barrancabermeja) existen los siguientes puntos de interés desde el punto de vista del análisis intermodal:

-  Estación de Ciénaga. Esta Estación ubicada en el Km. 931 de la línea Atlántica, a unos 38 Km. del Puerto de Santa Marta, se encuentra en estado de deterioro tanto en sus edificaciones como vías auxiliares con excepción de las que han sido reconstruidas para el paso y operación de los trenes en tránsito, a raíz de la modernización ejecutada hace pocos años en el tramo La Loma-Santa Marta.

-  Puerto Capulco. Desde la Estación de Gamarra, en el Km. 605 de la línea Atlántica, se inicia un acceso férreo en forma de "ye" hasta Puerto Capulco en el Río Magdalena con una longitud de 4.5 Km. Este puerto fluvial tiene instalaciones y medios que permiten el trasbordo de mercancías río-ferrocarril y viceversa aún cuando el equipamiento no se adecua a las necesidades modernas del desarrollo del transporte intermodal.

-  Puerto Barrancabermeja. Este puerto fluvial, vinculado con el ferrocarril del Atlántico a través de un acceso que conecta con la Estación del mismo nombre en el Km. 443, según las definiciones de

la nueva Sociedad Portuaria recién creada, cuenta ya con un proyecto de inversión que permitirá incrementar el tráfico intermodal entre los modos férreo, carretero y fluvial. Las nuevas instalaciones previstas se ubicarán a unos tres Km. al norte de Barranca en el sitio conocido como Puerto Galán el cual dispone de los terrenos y las condiciones necesarias para el propósito señalado. Este proyecto no es considerado dentro del estudio por no pertenecer a la Región Caribe ni tampoco para los proyectos del escenario nacional.

Las políticas del Estado Colombiano de acuerdo al Grupo de Transporte Multimodal del Ministerio de Transporte con referencia al desarrollo del transporte Multimodal, persigue los siguientes objetivos:

- ❑ Construcción de dos Puertos Secos en el triángulo Bogotá – Cali – Medellín.
- ❑ Construcción de Terminales de Carga en zonas aledañas a las principales ciudades del país.
- ❑ Habilitación de Centros de Transferencia en puertos claves de la conexión Intermodal en las redes ferroviarias y fluviales con el modo carretero.

Todas estos proyectos que están incluidos dentro de una política de desarrollo y expansión de las posibilidades económicas del país, requieren de una infraestructura de seguridad que garantice la no perturbación de estas obras, ni

tampoco atender con las ya existentes, la coordinación de los distintos entes del Estado en este sentido ha sido óptima y hasta la fecha no se han presentado inconvenientes en dichos proyectos, por falta de seguridad, gracias a la acción efectiva de las unidades marítimas y fluviales de la Armada Nacional.

5.3 EN CONSERVACIÓN DE LA SOBERANÍA

La Política de Defensa y Seguridad Democrática, del actual Gobierno establece: "El sector transporte representa 5,5% del PIB y tiene un gran valor estratégico ya que vincula actividades productivas, comerciales y sociales. Los principales retos para el Estado en esta materia son:

- Disminuir la participación de los costos del transporte en el precio final de las mercancías.
- Integrar las zonas aisladas con los centros de consumo y distribución para mejorar los niveles de productividad, potenciar la explotación agrícola y mejorar el nivel de vida en las regiones.
- Implementar mecanismos auto sostenibles de administración regional y transferir la infraestructura de la red de transporte de interés departamental y municipal.
- Disminuir los índices de accidentalidad, así como los eventos de piratería, secuestros y demás delitos cometidos en las vías.

Para el logro de estos objetivos el Gobierno pondrá en marcha una estrategia integral que incluye nuevas inversiones, cambios institucionales y el fortalecimiento de la regulación técnica y económica del sector. Con ella se espera, en última instancia, el fortalecimiento institucional y la consolidación de los esquemas de participación privada.

Como apoyo al sistema de transporte, se profundizarán los esfuerzos del sector para que estos atiendan las necesidades básicas de comunicación entre las regiones que tienen menos infraestructura.”

“La interdicción y control al tráfico de armas y explosivos, será sistemática y estará dirigida a controlar el comercio ilegal de insumos y drogas, dismantelar los laboratorios para el procesamiento”³¹

El Gobierno Nacional está empeñado en recuperar en corto plazo la navegabilidad por el río Magdalena, principal arteria fluvial del país, para dinamizar la economía y además, estar a la par de otros países del mundo que también tienen afluentes importantes, que mueven por allí un volumen de carga significativo. Por ejemplo, en Estados Unidos, el 26.9 por ciento de la carga se mueve por esta vía. En Alemania el 26 por ciento, entre otros. Esta política es vista además como una estrategia de recuperar la “soberanía interna” del país.

³¹ Op.Cit. Pág. 24

En un horizonte de tres a cuatro años, se espera incrementar gradualmente el transporte de carga por el Magdalena, al menos en 500 mil toneladas por año; al tiempo que se aumente hasta en 300 mil pasajeros por año, los 600 mil que se movilizan actualmente.

5.4 EN PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS

El transporte fluvial ofrece alternativas de bajo costo y reducido impacto ambiental: una tonelada/Km. por río cuesta \$57 y por carretera \$127. Infortunadamente, la deforestación de las cabeceras y los cauces de los ríos navegables ha limitado su uso. Adicionalmente, el conflicto armado ha afectado el uso de las hidrovías para el transporte de carga y pasajeros.

La recuperación de la navegabilidad por el río Magdalena, es prioritario en el Plan de Desarrollo del Gobierno Nacional, con un programa de inversiones de los Ministerios de Transporte, Medio Ambiente y Cormagdalena, del orden de los 25 millones de dólares por año.

Por el río Magdalena se mueven hoy 2 millones de toneladas de carga. El Gobierno considera que en caso de mantener inversiones anuales del orden de los 20 a 25 millones de dólares, en el año 2006, se estarían movilizand

5 millones de toneladas por el río. En el año 2010, entre 9 y 11 millones de toneladas y en el 2020, entre 18 y 20 millones de toneladas de carga.

Con dos océanos frente a sus selvas, montaña y llanura, Colombia es una nación de espaldas al mar. Antes esta enorme riqueza. Nuestro país ha sido casi insular, con un desarrollo mediterráneo, de adentro hacia fuera, muy lejos de los mares que a lo largo de su historia lo han conectado al mundo y sus civilizaciones. Su desarrollo interior marco no solo su posición estratégica y comercial ante el mundo, sino también su mentalidad, su cultura y su idiosincrasia.

Esa fue una opción que la nación escogió durante el pasado. Sin embargo, al ingresar al mundo moderno, al desarrollo contemporáneo, el colombiano ya esta entendiendo que no se puede continuar de espaldas al mar. El nuevo orden internacional, la globalización de la economía, la enorme dinámica que ha desarrollado el comercio internacional, la gran importancia que tiene hoy día el mar territorial como fuente de explotación económica, además de los gigantescos flujos de cargas comercial que transitan por los mares, necesariamente le están demostrando a Colombia que su futuro no solamente radica en sus montañas y sus valles interiores, sino principalmente en los territorios y las aguas del Atlántico y del pacifico.

Es por ello, que el país necesita ahora más que nunca a sus hombres de mar; pero especialmente aquellos que además de conocer estratégicas y faenas

militares, se aproximen al mar con una visión más amplia, moderna científica, capaces de interpretar la verdadera dimensión que tiene para el país, la nueva connotación internacional de sus mares.

6. CONCLUSIONES

No solo basta para un País, tener unos recursos y enormes posibilidades económicas de negociación, si no es capaz de proteger ese comercio y esas oportunidades de desarrollo. Con base a lo anterior, la historia del desarrollo de las grandes civilizaciones hasta hoy, ha demostrado que la riqueza económica de una nación esta ligada de forma directa a su capacidad de defender con armas lo logrado a través de los pactos y negociaciones.

Colombia no es la excepción a esta regla, a través del documento se ha demostrado que los recursos existen, la voluntad del Estado esta disponible para lograr un aprovechamiento, contando siempre con el respaldo de los organismos internacionales, los empresarios y la comunidad en general, y también queda confirmado que ese aumento en la confianza en las políticas económicas, turísticas y empresariales que el Estado propone, se han logrado, gracias al aporte que en materia de seguridad le ha brindado la Armada Nacional.

La Armada Nacional con sus actuaciones hasta la fecha y los proyectos futuros, confirma, que la estrategia marítima del país debe cumplirse siempre contando con su entusiasmo y dedicación para salvaguardar la vida, honra y bienes de los Colombianos y extranjeros que nos visiten.

El desarrollo de los puertos, esta ligado no solo al servicios que estos presten como tal a las embarcaciones extranjeras y a las cargas, sino también a la confianza que para los empresarios e inversionistas, represente, la capacidad de asegurar la carga en el transito por el país, asi como en su estadía en muelle, y esa es una de las funciones principales de tener una Marina de Guerra.

En Colombia hace falta mayor difusión a las capacidades y compromisos de la Marina de Guerra, no se aprovechan en su totalidad y se desconocen las normas que la regulan y como esta puede incidir en el desarrollo económico y social de la nación.

BIBLIOGRAFIA

ARANGO, Javier, Economía colombiana, editorial Mc Graw-Hill, 1996, 315p.

ARMADA DE CHILE ACADEMIA DE GUERRA NAVAL. Cartilla de Estrategia Para Oficiales Curso Estado Mayor. Valparaíso. 210 p.

BANCO DE LA REPUBLICA, Introducción al Análisis económico, El caso Colombiano, Siglo del hombre editores. 132p

BRITO INFANTE, Juan Pablo CF, Cartilla de Estrategia Militar y Marítima, Cartagena, Escuela Naval "Almirante Padilla" 1995, 133p

ESCUELA NAVAL ALMIRANTE PADILLA, Cartilla de Estrategia Marítima y Militar, edición No.1, Cartagena, Enero de 1.997. 52p

FLOREZ ALVAREZ, Leonidas, REVISTA DE LA ARMADA, El factor Naval en Colombia, Bogotá, Diciembre de 1.998. 12p

HISTORIA DE LAS FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA, Editorial planeta, Bogota, 1.996. Tomo III, 218p

HUNT, David. JOHNSON, Catherine. Sistemas de Gestión Medioambiental. Mc Graw -Hill. 1996 180p

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN.

Normas Colombianas para la presentación de tesis de grado. Bogotá:

ICONTEC. 1996. 132 p. NTC 1307

LOPEZ MONTAÑO, Cecilia, El caribe colombiano realidad nacional al final del siglo XX, Santa fe de Bogotá, Editorial talleres de tercer mundo Editores, julio de 1.998, 174p

PEDROZA, William, Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del mar. Ediciones Escuela Naval. Cartagena, 2000. 94p

PEDROZA, William, Limites Marítimos de Colombia, Ediciones Escuela Naval.

REVISTA DE LA ARMADA, Renovación del compromiso con la Armada y la patria, Edición No. 74, Santa fe de Bogotá, Diciembre de 1.998. 47p

ROMAN BAZURTO, Enrique, Análisis histórico del desarrollo marítimo colombiano, Cartagena, Editores talleres Escuela Naval Almirante Padilla, enero de 1.997. 205p

ROMAN B., Enrique, Análisis Histórico del desarrollo marítimo Colombiano, Ediciones Escuela Naval, Cartagena, 1.998. 215p

SALAS VARGAS, Reynel, El conflicto Colombo Peruano Política - Guerra – Diplomacia, Santa fe de Bogotá, Editorial imprenta Fondo Rotatorio de la Policía Nacional, 1.996

BERNAL T, Cesar, Proceso de investigación científica en el Campo de las ciencias económicas y administrativas, Bogotá, 1999. 164 p.

103

100



105