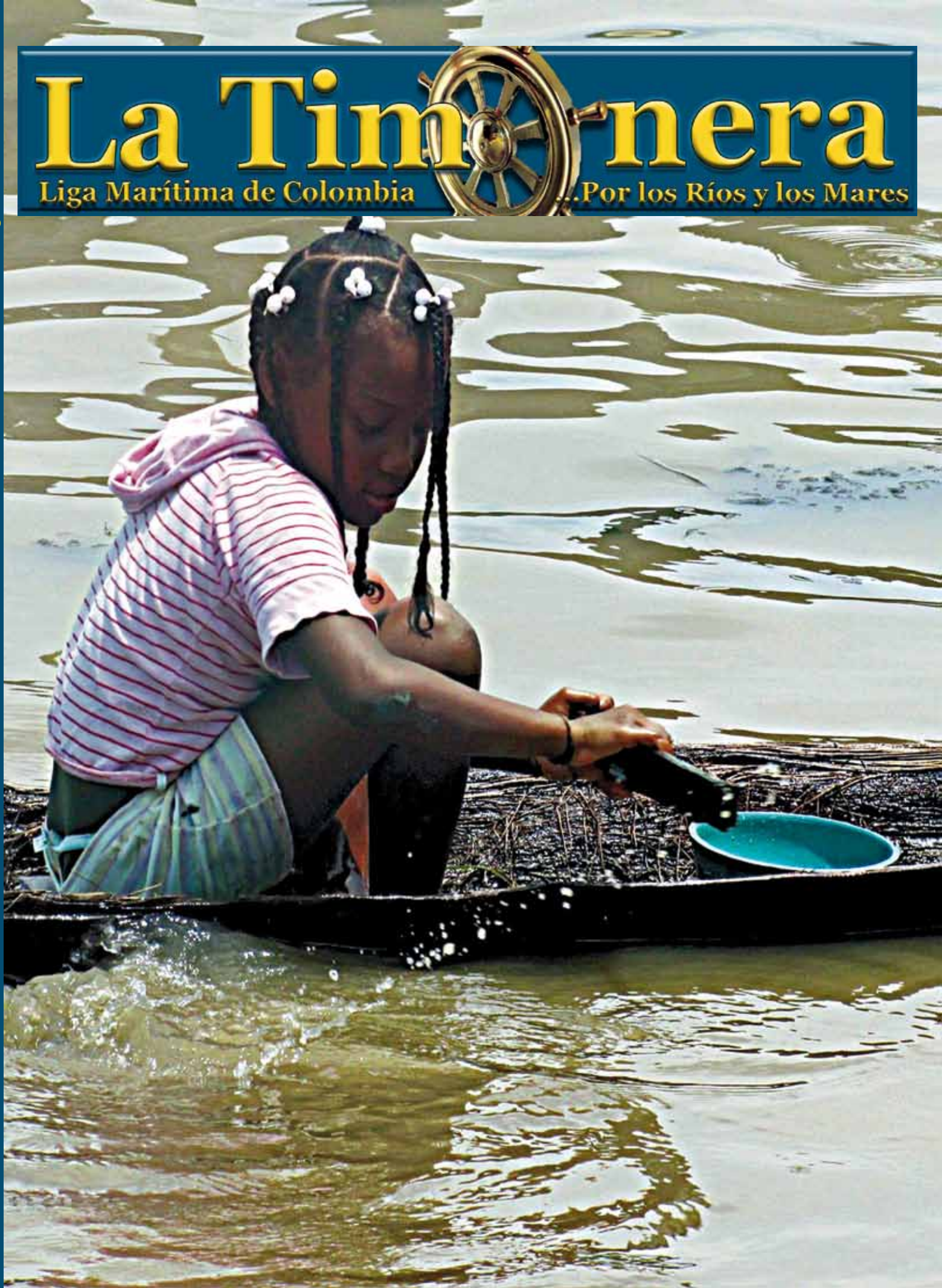
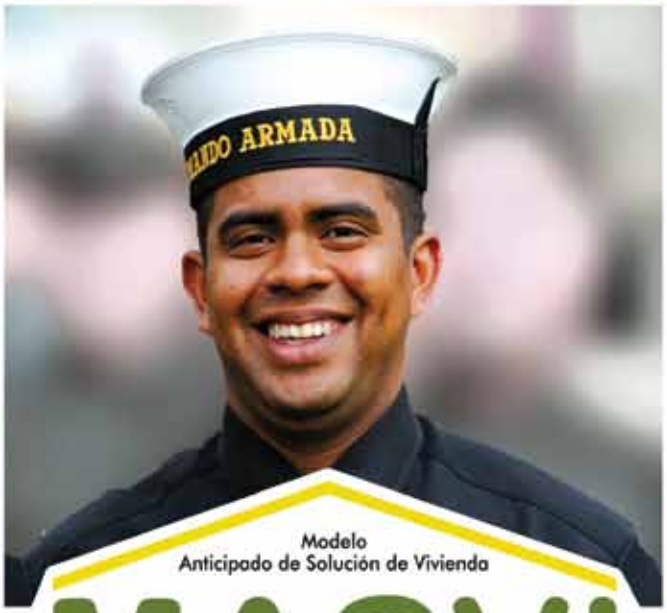
La Timonera

Liga Marítima de Colombia ...Por los Ríos y los Mares



www.limcol.org
ISSN-2145-4655
DICIEMBRE 2011
AÑO IX
EDICIÓN N° 16

Rostros felices porque tomaron la decisión inteligente.



Modelo
Anticipado de Solución de Vivienda

MASVI

La decisión Inteligente para tener Vivienda Pronto

Si cumplió 8 años de afiliación o 96 cuotas de aportes puede retirar su dinero para la cuota inicial de vivienda, sin afectar su afiliación ni antigüedad, y así seguir aportando hasta obtener su subsidio.

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

Portada: Bocas del Atrato

LIGA MARÍTIMA DE COLOMBIA

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

Directora

FLOR MERCEDES MAYORGA LINARES

Consejo Directivo

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

Diagramación, Diseño, Fotografias Publicidad y Acabados
Jairo Enrique Munard Díaz

Impresión
Imprenta y Publicaciones de las FF.MM.

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

EDICIÓN No 16

BOGOTÁ - COLOMBIA 2011

Registro ISSN 2145 - 4655

CONTENIDO

EDITORIAL

- La Reserva de Oficiales Navales se Organiza 2

OPINIÓN

- La Importancia de la Implementación de una Estrategia Marítima en Colombia 4
- Y la Interventoría, ¿Qué Se Hizo?
- Breves Reflexiones sobre el Derecho Marítimo
- Impresiones de un Holandés en una Travesía en el ARC Gloria

INTERNACIONAL

- La 60 años de un organismo de Integración Latinoamericano en Políticas Marítimas: LA CPPS 14
- Colombia y Jamaica: Ejemplo de Buena Vecindad en el Mar.

INFORME ESPECIAL

- Hacia unas Playas Turísticas Competitivas 18

TRANSPORTE

- Acortando Distancias 22
- Retorna Ley del Mercado al Transporte Carretero.
- Transporte Marítimo e Incertidumbre

RÍOS Y MARES

- Uraba. Antioquía - Colombia 32
- Holanda

MEDIO AMBIENTE

- Hacia el Ordenamiento de las Actividades Humanas en el Mar 36
- Los Servicios Ambientales en la Reserva de Biosfera Seaflower, Base para el Bienestar Insular y Sostenibilidad a largo plazo del Área Marina Protegida
- Guarderías de Corales en el Parque Nacional Natural Tayrona

PESCA

- El Potencial de Aprovechamiento del Pez Dorado en el Pacífico Colombiano 45

TECNOLOGÍA

- Sistema Integrado de Estaciones de Control de Tráfico Marítimo DIMAR/ARC 48

GENERAL

- El Oficial Naval 51
- Rutina de un Pescador del Pacífico

HISTORIA

- Oceano Pacífico 500 Años 56

GASTRONOMÍA

- Robalo en Salsa de Hinojo 58

SOCIAL

- La Autoridad Marítima Colombiana Celebró 59 Años Consolidando A Colombia Como País Marítimo 59
- XXVI Asamblea de FIDALMAR

LA RESERVA DE OFICIALES NAVALES SE ORGANIZA

En los últimos años los oficiales de la Resrva Activa de la Armada Nacional de Colombiana ha venido creando sus propias organizaciones acorde con sus especialidades o simplemente con el deseo de asociarse en función de los sentimientos de amistad y camarería que los ha unido siempre.

El CENTRO DE EXCADETES Y OFICIALES NAVALES POCIGUIECA, creado el 06 de agosto de 1976. Luego fueron creadas: LA CORPORACIÓN DE FOMENTO CULTURAL "EL REFUGIO DEL MARINO de oficiales navales y mercantes", LA ASOCIACION COLOMBIANA DE INGENIEROS NAVALES Y PROFESIONALES AFINES "ACINPA"; LA FUNDACIÓN PAÍS MARÍTIMO; LA LIGA MARÍTIMA DE COLOMBIA integrada por oficiales navales de infantería de marina, mercantes y profesiones afines; LA ASOCIACION COLOMBIANA DE OFICIALES DE INFANTERÍA DE MARINA "ANFIBIOS". Las anteriores seis organizaciones crearon la Federación ALIANZA COLOMBIA MARÍTIMA, cada una con sus propios fines y principios, pero todas con uno solo, único: ***HACER DE COLOMBIA UN PAIS MARITIMO.*** *Comienza así, una etapa de unidad y consolidación de la Reserva Activa de la Armada. Finalmente, completa esta gran familia naval LA ASOCIACION DE OFICIALES DE INSIGNIA.*

Se cierra el gran paréntesis que encierra estas organizaciones integradas por los que cruzamos en alguna época los umbrales de nuestra Alma Mater que dejó para siempre en nuestras vidas la impronta del mar. Este conjunto formidable tiene un futuro promisorio, aglutinando un haz de voluntades y sentimientos nacidos de esa entrega que sus miembros tienen como sello inconfundible, el amor al Mar a la Patria y la grandeza de los fines que los une alrededor de la Institución Naval a la cual entregaron lo mejor de sus vidas.

Esta Reserva Naval Organizada le dará continuidad a los anhelos incancelables de tener una Colombia Marítima y una Marina grande y fuerte. Anhelos nacidos de la mística que sembró en sus espíritus el paso por la Escuela Naval y por la Armada que abre el espacio esperado para el dialogo sobre lo que han sido y lo que seguramente anhelan ser y una oportunidad que brinde un intercambio de ideas y propósitos constructivos que fortalezcan sus espíritus, amistad y afectos por la institución.

Almirante(ra) Guidberto Barona Silva
Presidente CD LIMCOL

La Timonera

Liga Marítima de Colombia ...Por los Ríos y los Mares

REVISTA LA TIMONERA MUCHO MÁS QUE MARES Y RÍOS

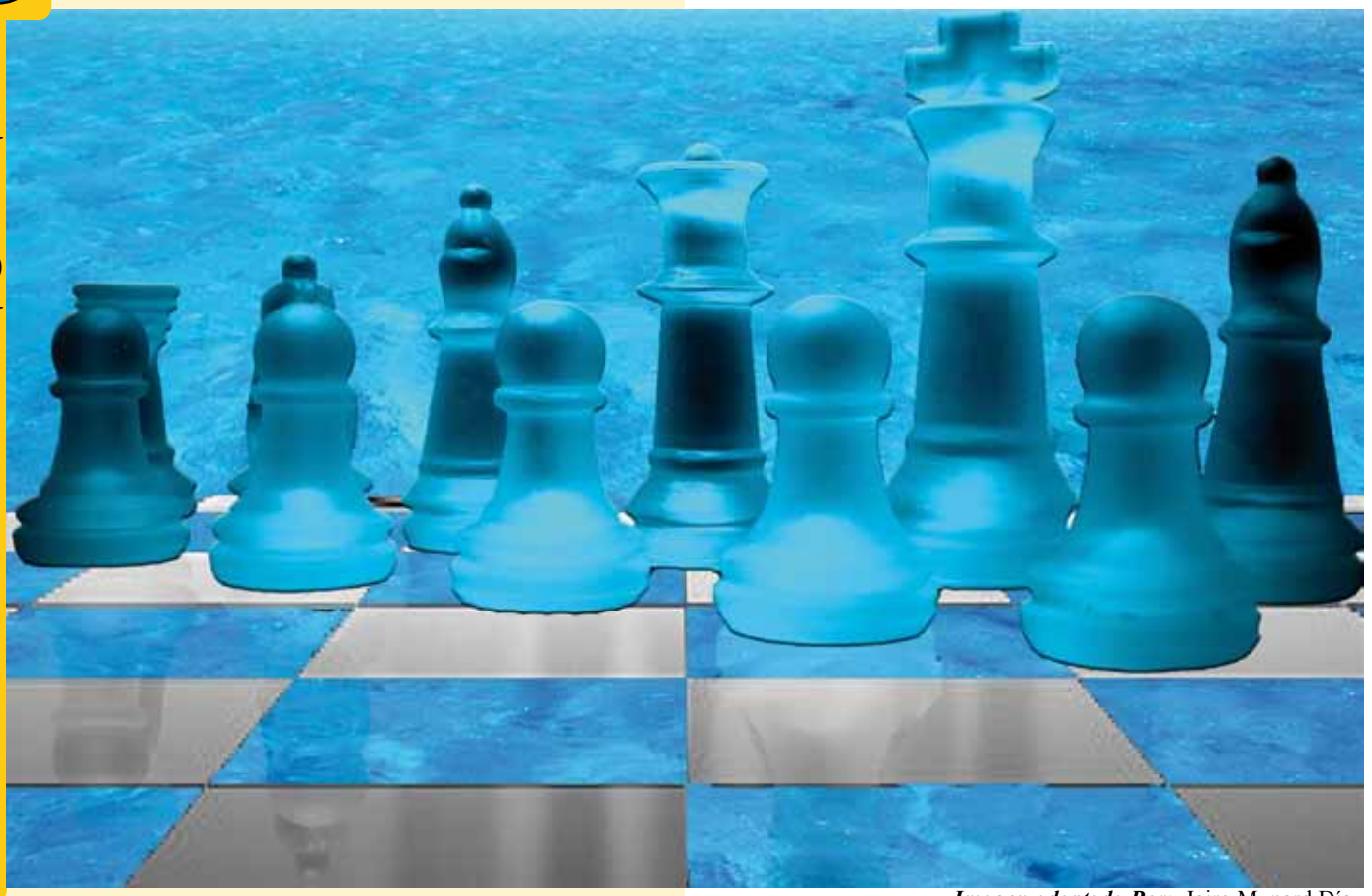


Imagen adaptada Por: Jairo Munard Díaz

IMPORTANCIA DE LA IMPLEMENTACIÓN DE UNA ESTRATEGIA MARÍTIMA EN COLOMBIA

Por: CC Omar Yesid Moreno Oliveros*

El reto de la implementación de una Estrategia Marítima en Colombia, hoy en día es más un deber, que cualquier otra cosa, requiere un análisis del más alto nivel, teniendo en cuenta que dichos preceptos, tendrán la capacidad de influir en temas de vital importancia para el estado y el futuro de la nación. Ésta importante empresa, debe considerar los más importantes temas y planteamientos que pretenden obedecer a la realidad nacional, identificando los sueños y aspiraciones de la población en concordancia con unas capacidades y voluntades interinstitucionales que deben dar cabal respuesta a las necesidades de seguridad, defensa, bienestar y desarrollo.

Para empezar, hay que ajustar y enmarcar de una manera precisa, todo los temas que se identifican como intereses marítimos, donde queden incluidos entre otros los siguientes: la salvaguarda de la soberanía e integridad del territorio fluvial, costero y marítimo nacional; el ordenamiento y la preservación del ambiente fluvial, marino y costero; el desarrollo económico y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales; el desarrollo social, cultural y educativo que incluya la investigación científica y tecnológica; y fomentar la innovación y desarrollo de los futuros proyectos en el país.

Se debe influir en la población, especialmente en los aspectos psicosocial y cultural con un gran esfuerzo de tipo educativo; donde el entendimiento de la dinámica nacional, la composición del tejido social y sus vivencias, permitan transformar el aferrado pensamiento continental colombiano, hacia un pensamiento con conciencia marítima, que nos debe caracterizar, al ser un país bi-oceánico que goza de una posición geográfica privilegiada.

Se requiere hacer un análisis para determinar cuál es el peso representativo desde el punto de vista económi-

co, que tienen todas las actividades marítimas sobre las demás actividades económicas a nivel nacional y evaluar su incidencia en el presente y futuro del país.

Se debe liderar un proceso de asesoría y acompañamiento dentro del poder ejecutivo, para que el gobierno nacional, interiorice los conceptos y la importancia del desarrollo del poder marítimo y naval, que permita adoptar la estrategia marítima como parte esencial de las políticas de estado y pueda ser incluida en los planes de desarrollo.

Se debe realizar un acompañamiento al ente legislativo, para generar leyes acordes a las políticas que apoyen e incentiven las actividades marítimas en Colombia.

Debe existir un especial esfuerzo, con facilidades e incentivos que permitan promover grandes proyectos marítimo-comerciales, que atraigan la inversión extranjera y el apoyo por parte de la sociedad empresarial y económica de Colombia interesada en el crecimiento y desarrollo marítimo nacional. Para ésta tarea, es importante adelantar un estudio pormenorizado, que permita analizar el impacto económico; donde se sepa el porcentaje del PIB del cual hace pate la actividad marítima, y un censo, de cuanta gente participa en las líneas de producción, y de ésta manera, hallar los puntos de equilibrio económico y su sostenibilidad para importantes proyectos basados en ciclos de planeación, promoción, regulación y control.

Es importante, iniciar un fuerte trabajo documental a través de libros, ensayos, artículos y otros escritos que permitan reunir el pensamiento, ideas, conceptos, propuestas y proyectos en los ámbitos fluvial, costero y marítimo; de tal manera, que comience a fundamentar una conciencia marítima nacional sustentada en una doctrina nacional propia, acorde a nuestras necesidades, y que sirva de soporte al pensamiento estratégico de nivel nacional. Para ésta tarea, debe haber un esfuerzo en la academia muy fuerte, pues se trata de cambiar un pensamiento continental arraigado durante años de historia, donde el mar venía perdiendo su protagonismo.

Con el fin de acertar a la hora de fijar los direccionamientos estratégicos en materia marítima, se debe hacer un estudio muy serio a nivel estratégico, geopolítico y económico, que permita identificar las tendencias marítimas mundiales, orientar las líneas estratégicas nacionales, con direcciones afines y congruentes con la tendencia mundial, incrustando en el inconsciente colectivo, el pensamiento de una solida integración al mundo.

Un adecuado manejo de la política exterior colombiana, dentro de la globalización y el multilateralismo en asuntos marítimos, requiere una constante coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores, con el fin de proyectar la estrategia marítima colombiana con aquellos países que propendan por el desarrollo integral de los espacios marítimos, así como los que promuevan el respeto por los espacios soberanos, la protección y conservación del medio ambiente. En este sentido, se deberá fortalecer la participación en escenarios como la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) y la Asociación de Estados del Caribe (AEC), entre otros. Finalmente y para concluir, se debe garantizar que la orientación de la estrategia marítima cumpla con las expectativas de bienestar y desarrollo generadas por la población.

** Oficial Naval Armada Nacional de Colombia. Alumno del Curso de Estado Mayor 2011 Escuela Superior de Guerra.*

Imagen adaptada Por: Jairo Munard Díáz

Y LA INTERVENTORÍA, ¿QUÉ SE HIZO?

Por: CF (ra) Ernesto Cajiao Gómez

Los escándalos en la contratación de obras públicas que aturden a la opinión pública por su repetida ocurrencia y el inmenso monto de las cifras involucradas, pareciera que pasan por encima de una figura exigida en toda contratación, que tiene entre sus funciones precisamente evitar que el contrato colapse, que se incumplan sus términos, se demore injustificadamente su entrega a satisfacción del Contratante, o se dilapiden los recursos asignados para su adecuado cumplimiento: hago referencia a la figura jurídica del Interventor.

Tan escasa es su mención en estos días que deja la sensación de que ya no aplica. Pero como se me responderá que de acuerdo con las normas vigentes el Interventor de una obra sí existe y se designa para cada contrato, me preocupo aún más: Entonces ¿Qué está haciendo?

¿Dónde estaban los interventores de las obras de la calle 26 en Bogotá, para traer sólo un ejemplo de conocimiento general y qué acciones tomaron oportunamente para prever, impedir lo que se venía encima?

Valgan estas anotaciones para invitar a los afiliados a la Liga Marítima a observar cumplidamente las normas vigentes en su calidad de consultores independientes o participando eventualmente en nombre de la Liga si saliera beneficiada para ejecutar algún proyecto de desarrollo marítimo o fluvial, o para hacer su interventoría.

PLANTEAMIENTO

Comencemos por recordar algunos conceptos básicos sobre la interventoría generalmente adoptados, para ponernos a tono con la figura. Se define generalmente como el proceso de supervisión y control que deben realizar las personas o entidades designadas para desempeñar las labores de interventoría de acuerdo con las funciones y competencias que les asignan las normas vigentescuando se realizan mediante una relación contractual, con el propósito de verificar durante su ejecución el nivel de avance y cumplimiento de las obligaciones contraídas en términos de oportunidad, utilización de los recursos y la calidad de los bienes o servicios contratados.

El objeto principal de la interventoría es verificar que las partes contratantes cumplan a cabalidad, con equidad y armonía, los términos y obligaciones pactadas en el contrato para obtener serviciosde excelente calidad o el cumplimiento en la ejecución de una obra o proyecto determinados, con la oportunidad, costos y especificaciones que satisfagan las necesidades de la sociedad.

La interventoría es una herramienta de gestión porque le permite a la entidad contratante:

- Hacer un seguimiento técnico, mediante la aplicación de indicadores, sobre la forma como se ejecutan los contratos.
- Medir oportunamente los resultados.
- Evaluar el impacto de las acciones realizadas por el contratista
- Tomar los correctivos y hacer los ajustes pertinentes de manera oportuna.
- Evaluar el cumplimiento de la normatividad vigente en la ejecución del contrato.
- Tomar decisiones relativas a la relación contractual.

La interventoría logra su propósito mediante la realización de evaluaciones periódicas cuyos resultados deben ponerse en conocimiento de las partes y consignarse en las correspondientes actas e informes a fin de que se tomen los correctivos del caso y sirvan de soporte para imponer las sanciones pactadas, cuando a ello hubiere lugar.

La periodicidad, los aspectos sobre los cuales se evaluará y los criterios que se utilizarán, así como el responsable de realizarla, se harán constar de manera expresa en las cláusulas del contrato.

La interventoría debe limitarse única y exclusivamente a verificar el cumplimiento de las obligaciones pactadas en el contrato; por lo tanto, no le corresponde ejecutar acciones tendientes a conocer aspectos administrativos y financieros de orden interno de la entidad con la cual se contrata, distintos a los relacionados con el objeto del contrato.

El interventor tampoco toma decisiones administrativas y no puede exonerar al contratista de obligación contractual alguna, ni modificar tales obligaciones.

Entre las funciones que le corresponde desempeñar se incluyen:

- Analizar y evaluar en forma oportuna las condiciones de los servicios prestados por el contratista o el ejecutor de la obra.
- Identificar las eventualidades que puedan afectar el trabajo del contratista a fin de corregirlas.
- Impartir por escrito, al contratista, las instrucciones relativas a la aplicación de instrumentos para el desarrollo de la interventoría.
- Elaborar informes periódicos de evaluación y/o actas de interventoría, respecto a la ejecución del contrato, así como documentar las razones de incumplimiento en que incurra el contratista para que el contratante adopte las medidas pertinentes con base en lo allí establecido.
- Rendir los informes periódicos relativos a las actividades realizadas por él y suministrar la información y documentación que la administración contratante requiera en relación con la ejecución del contrato.
- Hacer seguimiento a la organización y archivo de los documentos relacionados con los contratos y la interventoría a su cargo.
- Participar en la liquidación del contrato.
- Promover la conciliación de conflictos entre las partes en la eventualidad que se presenten.
- Las actas son los documentos en los cuales el interventor registra los hallazgos, observaciones y recomendaciones que se producen en desarrollo de su trabajo. Deben realizarse cada vez que se evalúa la ejecución del contrato y las suscriben el interventor y el contratista.
- Debe existir un acta de iniciación del contrato, en la cual se señale la fecha en que ello ocurre y se relacione la información y documentación que debe manejarse y producirse, por cada una de las partes, durante la ejecución del contrato.
- En la medida que avance el contrato el interventor registra en las actas correspondientes, con la periodicidad acordada en el contrato, el estado de ejecución, las observaciones, circunstancias anómalas o deficientes encontradas, sanciones, si los hechos lo ameritan, y las recomendaciones.
- Finalmente cuando concluye el periodo contractual, y dentro del plazo previsto por la ley, se suscribe el acta de liquidación del contrato entre las partes, en la que se hace constar si se cumplió o no a satisfacción el objeto contractual. Así mismo, se relacionarán los acuerdos y conciliaciones a que llegaren las partes para finalizar el contrato y poder declararse a paz y salvo.

CONCLUSIONES

Si el ejercicio de la Interventoría se encuentra debidamente reglamentado, sus funciones son claras, apropiadas al ejercicio que le corresponde y su propósito definido y concreto, entonces, ¿Quién está fallando?

¿La Ingeniería colombiana? ¿La justicia colombiana? ¿Las entidades contratantes, que designan al interventor y no vuelven a saber del contrato hasta su terminación o hasta que se presenta el respectivo escándalo? ¿Porqué la opinión pública sólo se entera cuando se han esfumado miles de millones del contrato, o cuando la obra está definitivamente en ruinas? ¿Y las actas de inspección y de adelanto de obra? ¿Qué tanto están respondiendo los interventores en todos estos problemas?

Si el que tiene que controlar y velar por el contrato, no lo hace, entonces ¿Quién? ¿Se le nombra un supervisor al Interventor' ¿Y las llamadas Entidades de Control, dónde están cuando se trata de contratación pública?

Tengamos esta lista de verificación a la mano cuando nos llegue una invitación a ejecutar un trabajo o para actuar como interventores, y colaboremos para que las cosas se hagan bien desde el principio tal como fuimos enseñados desde nuestra Alma Mater, o al menos se detecten las anomalías a tiempo, antes de que sea tarde o muy costoso, corregirlas.

Recordemos lo que nos enseñaron en la Escuela Naval cuando se entregaba o se recibía un cargo o el más elemental de todos: Recibir el pañol de elementos de aseo. "Verificar lo que se recibe y anotar por escrito las novedades ¡! hasta las telarañas!!".

Cómo hacen de falta hoy estas sabias y elementales enseñanzas en nuestra sociedad. Usted amigo lector, y la sociedad dormida, tienen la palabra.

** Profesor, Coordinador Especialización en Economía Ambiental y Desarrollo Sostenible Universidad San Buenaventura Cali.*

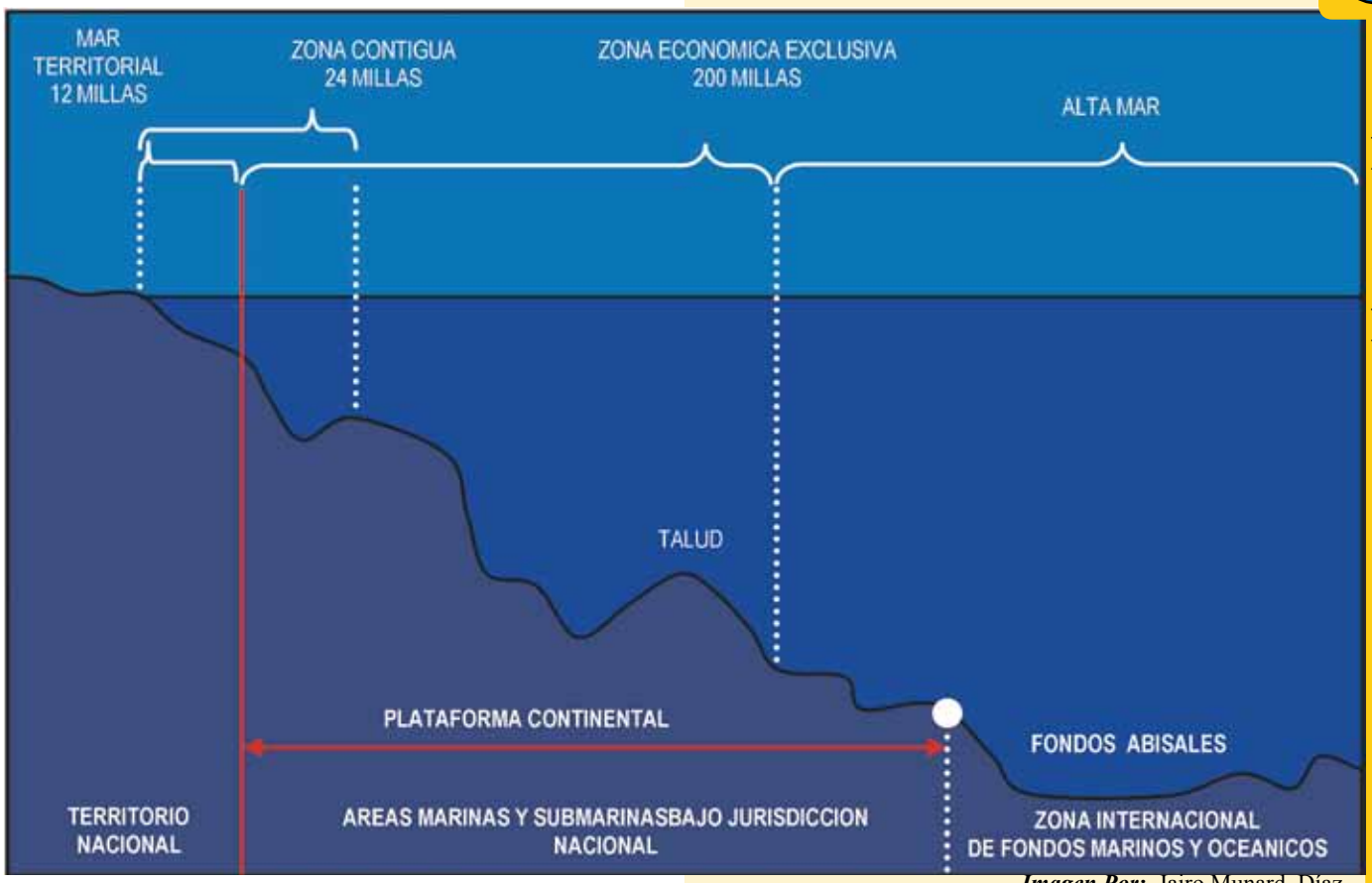


Imagen Por: Jairo Munard Díaz

BREVES REFLEXIONES SOBRE EL DERECHO MARÍTIMO

***Por*:** Carlos Humberto López Álvarez.

Desde hace muchos años he tenido la iterada curiosidad o, mejor, interna sorpresa -si es que así puede llamarse- por qué teniendo nuestra Nación una extensión marítima y fluvial mayor que la conformada por el complemento del territorio nacional, la estructura jurídica que la norma asombra por ser de una curiosa síntesis, por no decir que mínima.

Investigando se puede observar que la Constitución Nacional que nos rige no es propiamente generosa en darnos las luces requeridas, y solo encontramos leve referencia en el artículo 101, incisos 3º y 4, que expresa,: *"Forman parte de Colombia, además del territorio continental, el archipiélago de San Andrés, Providencia, y Santa Catalina, la Isla de Malpelo y demás islas, islotes, cayos, morros y bancos que le pertenecen. También son parte de Colombia, el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva, el espacio aéreo."*

No han sido prolíficos nuestros legisladores en dictaminar normas al respecto. Veamos por qué: Desde la segunda década del pasado siglo XX (1917), la normatividad básica de la legislación ordinaria marítima se encontraba en el Código Mercantil panameño, flamantemente denominado: "CODIGO DE COMERCIO MARITIMO Y TERRRESTRE" que -gracias a la inspiración de los dioses del mar- fue "relevado de funciones" por el actual "CODIGO DE COMERCIO", vigente desde el año de 1991.

Creemos que se quiso reglamentar *"IN EXTENSUM"* pero solamente se le dedicó el LIBRO QUINTO, bautizado: DE LA NAVEGACION. Las reglas que señalan el ordenamiento legal están comprendidas a partir del artículo 1426, y en ellas se regulan: La navegación acuática (que debe contener especial énfasis a la Autoridad Marítima Nacional, en cabeza de la DIRECCION GENERAL MARITIMA, inexplicablemente ya no PORTUARIA, en razón o, por el sencillo motivo de que son los hombres de mar y solo ellos quienes deben sostener en sus hombros y soportados en sus conocimientos, formación y experiencia, el manejo integral de toda la actividad vinculante con las aguas); el Régimen de la autoridad Marítima; De las Naves y su propiedad; De los Pro-

pietarios y Copropietarios de las Naves; Del Armador; Del Agente Marítimo; Del Capitán; De la Tripulación; De los riesgos y daños en la Navegación marítima; De la Asistencia y Salvamento; Del Crédito Naval; Del Transporte Marítimo; ; Del arrendamiento de las Naves; De las Compraventas Marítimas, y Del Seguro Marítimo.

Así las cosas, he considerado oportuno afianzarme en el Profesor español IGNACIO ARROYO, para referirme con brevedad, a la disquisición jurídica de Derecho Marítimo y Derecho del Mar. Dice el Maestro: "Nuestra concepción del Derecho marítimo, es el conjunto de las relaciones jurídicas que nacen o se desarrollan en el mar, incluye tanto el llamado Derecho del Mar como el denominado Derecho mercantil marítimo. Tradicionalmente, la expresión "Derecho del Mar" es la parte del Derecho Internacional público que hace referencia a las normas supranacionales sobre el mar y los fondos marinos, y el Derecho marítimo la parte del Derecho Mercantil que regula las actividades comerciales, privadas y marítimas. Sin embargo, frente a esa visión fragmentaria nosotros postulamos un Derecho Marítimo, general e interdisciplinar, que abarca todo, o referido al mar y a los marítimo, al margen de la naturaleza, internacional o nacional, pública o privada de las normas."

He tenido la osadía, en algunas reuniones de la Liga Marítima de Colombia, de lanzar la idea de la necesidad de redactar un CODIGO DE DERECHO MARITIMO, apoyada por el estímulo y la mirada complaciente de la Directora Ejecutiva, y el Presidente del consejo, el Señor Almirante GUIDBERTO BARONA SILVA, quien es no solo ejemplo del amor al mar sino fervoroso animador de todas las acciones que impliquen la defensa, la difusión, la investigación, el desarrollo tanto académico como tecnológico de la estructura y la formación de los Hombres de Mar, dentro de los parámetros y los criterios Institucionales.

Consecuente con esa Directriz, creo con firmeza, que la más sana conclusión a la que debemos llegar por el motivo sencillo de que es una rama AUTONOMA del derecho, donde deben estar consagradas las normas fundamentales de la LEGISLACION MARITIMA. Allá, considero, debemos llegar y por ende propender por la creación de una justicia especializada que tenga su cuna y su formación académica en la Escuela Naval de Cadetes. Es el Alma Mater la única con vocación para elevar al sitial debido el derecho del mar y el marítimo, y el desarrollo de las reglas que se hayan de consagrar, para la aplicación y la recta administración de la esencia de la jurisdicción especializada donde se hable el mismo lenguaje y no haya menester de lograr interpretaciones ininteligibles en su traducción.

Hace más de 500 años llego El Gran Almirante Don CRISTOBAL COLON a estas tierras, allende el mar, trajo en su tres Carabelas toda la legislación sobre el mar y en más de una ocasión seguimos predicando de una forma por demás romántica las glorias sobre las cuales descansa el orgullo marino, cuando sus ejecutorias y el trabajo denodado deben ser el motor para mantener avante la nave.

** Abogado, Miembro CD Liga Marítima de Colombia*

IMPRESIONES DE UN HOLANDÉS EN UNA TRAVESÍA EN EL ARC GLORIA

Por: Paul Geerders.

Foto Por: Paul Geerders

El puerto de Hamburgo, Alemania, un día gris, con llovizna y un viento fresco. El taxi que tomé me dejó al lado de la carretera después de cruzar un tráfico denso para llegar a los muelles. Y allí estaba, desde lo lejos avisté los tres mástiles del ARC Gloria, sus banderas coloridas y la música colombiana me sirvieron como un faro, guiándome a dónde dirigirme.

Había mucha gente en el muelle donde estaba atracado el Buque Gloria, quienes habían venido a admirar la representación de este país, Colombia tan famoso en el mundo. En la muchedumbre, además de los habitantes de Hamburgo, noté muchos latinos, probablemente colombianos, emocionados de ver algo proveniente de su país natal y tan querido pero tan lejos de ellos ahora.

¡Aye! (si) que rico ahora ver este buque atracado aquí en Hamburgo, el mismo buque que pude visitar hace muchos años en el Puerto de Cartagena de Indias, gracias a la invitación de un amigo oficial de la Armada. Desde esta visita soñé poder incorporarme unos días en el buque y disfrutar un viaje en plena mar. Finalmente, después de varias cartas y conversaciones, y además mucha paciencia, este año me llegó el permiso formal implicando la realización de este sueño.

Parado frente al Buque, me tomó solo unos momentos para admirar su tamaño, su forma, la impresionante complejidad de su aparejo, su solidez, invitándome calurosamente a bordo y ofreciéndome su compañía y protección. Subí la pasarela donde los guardias me saludaban respetuosamente. Ya estaban al tanto de mi venida y me acompañaron al salón de los oficiales donde me invitaron a sentarme y esperar la información sobre la ubicación de mi camarote.

El salón de oficiales tiene un ambiente muy "marítimo clásico" con mucha madera, con las mesas con provisiones especiales en caso de fuerte oleaje, para no perder platos y vasos, las sillas amarradas a las mesas; en la pared algunos cuadros con escenas de Cartagena de Indias, hechos por un pintor famoso de la ciudad.

Ya ubicado en el camarote el cual compartí con un oficial chileno también invitado, fui testigo de toda la ceremonia de despedida y zarpe, estrictamente organizada y acompañada con una sinfonía de sirenas. Durante mi estadía a bordo me acostumbré a este lenguaje de sonidos tan esencial para la organización de los procedimientos a bordo, aunque estos sonidos

Foto Por: Paul Geerders

siempre me han parecido como el canto de unos pájaros selváticos exóticos. Me sorprendió que desde el muelle en Hamburgo en varios lugares hubiera personas en la orilla despidiendo al buque.

A bordo se ofrece un excelente comida colombiana tal y como la recordaba y la conocí en el CIOH en Cartagena y DIMAR en Bogota. Qué bueno encontrar algo familiar aunque lejos de su patria. Y el ¡café! obviamente me fascina el café Colombiano, qué aroma, qué sabor y como café-adicto que soy me gustó mucho la idea de poder tomar este excelente café durante mi permanencia en el Gloria.

La ruta entre Hamburgo y Scheveningen, el Puerto de La Haya, fue muy calmada. No había mucho oleaje ni viento, solo el mar y el cielo, y algunas gaviotas. Sobre todo en la noche y la mañana el buque fue como una plataforma mágica moviéndose casi sin ruido entre las esferas del mar y el cielo. Lamentablemente no había suficiente viento para permitir el uso de las velas. Cuando estábamos más cerca de Holanda se notaron a distancia algunos parques de molinos de viento y plataformas de petróleo, y había más tráfico.

Cuando en mis cartas solicité el permiso de embarcarme en el Gloria, siempre incluí la propuesta de poder dar una presentación para los cadetes sobre un tema de interés para ellos. En este caso se hizo una presentación sobre las preparaciones que viene realizando Holanda para los impactos que genera el cambio climático, y las formas de protección de la zona costera. Para los cadetes que tripulaban el Gloria fue una charla muy enriquecedora, puesto que Holanda es un país donde casi la mitad del país queda por debajo del nivel del mar.

A bordo tenía toda libertad de movimiento, pude conocer algo de las operaciones de rutina en el barco, como en el puente, las comunicaciones y la navegación, el mantenimiento de las velas y la parte de la propulsión. Obviamente para todo se ha definido el procedimiento correspondiente y las personas responsables para la ejecución y para el control. Los miembros de la tripulación con la amabilidad que siempre los acompaña, me explicaron los detalles y contestaron mis preguntas. Esto me hizo dar la idea que un barco es un mecanismo, un organismo, en el cual todos los elementos, todas las células, tienen su aporte esencial a su estructura y funcionamiento.

Foto Por: Paul Geerders

¡Pero además he disfrutado momentos solo y tranquilo en la mañana y en la noche, mirando el mar, siempre diferente, escuchando el sonido del viento pasando por los aparejos, las olas rompiendo contra el buque; momentos meditativos, momentos preciosos e inolvidables!

Como me pude dar cuenta en una fase anterior de mi carrera de investigación oceanográfica, un buque tiene unos habitantes especiales: siempre dedicados y serios, pero también sociales, flexibles, con entendimiento para las opiniones de los demás. En el ARC Gloria me encontré con tales personas y fue un inmenso gusto compartir con ellos un momentito de la existencia, en medio del universo, con sus inmensas distancias hasta las estrellas y los planetas y hasta el oscuro fondo del mar, donde todavía queda tanto por conocer y entender.

El Puerto de Scheveningen se destaca claramente en la costa de Holanda, con su espolón turístico, su hotel con cúpula, el Kurhaus, y su faro. En el fondo se nota el "Manhattan" de La Haya con oficinas, minis-

terios y viviendas en rascacielos cerca de la Estación Central de trenes. En vez de entrar en el Puerto de Scheveningen, primero seguimos la línea de costa hacia el sur, hasta donde se encuentra Hoek van Holland ("Esquina de Holanda") la entrada del famoso puerto de Rotterdam. Allá se notan las instalaciones petroquímicas y los tanques, una extensión industrial de casi 25 km entre Rotterdam y el mar, de la cual el "Maasvlakte II" es la última expansión efectuada al puerto. En este lugar recibimos a bordo un piloto práctico para ayudar con la entrada a Scheveningen.

Scheveningen, el Puerto de La Haya, anteriormente fue puerto importante para la pesca; allí todavía cada año en Junio se celebra la fiesta tradicional del "Nuevo Arenque". Estos días, debido a las regulaciones Europeas y las cuotas, ha perdido su importancia aunque todavía es una de las ciudades principales que provee pescado fresco al país.

Antes de entrar a puerto, los cadetes subieron a los mástiles, con sus uniformes coloridos. Fue un día muy agradable con mucho sol y había bastantes personas dando la bienvenida. Con la ayuda de un remolcador se logró la vuelta necesaria para llegar precisamente al muelle previsto donde se encontraba la delegación de la Embajada de Colombia en Holanda.

Como un extra, en la noche el Coro de Marineros de IJsselstein (donde vivo y del cual soy uno de los acordeonistas) hizo una presentación a bordo del ARC Gloria, con ocasión de una recepción organizada para algunos invitados, cantando canciones Holandesas del mar y de marineros.

En resumen, para mí fue una experiencia inolvidable y agradezco mucho al Comandante y a toda la tripulación del ARC Gloria por la acogida tan calurosa a bordo, así como a la Armada y DIMAR por el permiso otorgado y las coordinaciones realizadas.

** Asesor freelance, experto en tecnologías y metodologías para el manejo integrado del medio ambiente y el desarrollo sostenible.*

60 AÑOS DE UN ORGANISMO DE INTEGRACIÓN LATINOAMERICANO EN POLÍTICAS MARÍTIMAS: LA CPPS.

Por: CN (ra) Eduardo Posada Zamudio.*

Como la más importante ejecutoria de un proceso de integración latinoamericano, alrededor del Pacífico Sudeste, cuando aún la Convención de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar[1] no había sido promulgada, y el mundo marítimo se ocupaba de debates y negociaciones sobre el futuro de sus espacios marítimos, y lo que sería la carta de los océanos como en las Conferencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar[1] celebradas en Ginebra en 1958 y 1960, los visionarios en el Pacífico Sudeste de entonces promulgaron un concepto conjunto de carácter geopolítico, al determinar y declarar a todos los países del orbe que lo que en el futuro se denominaría su Zona Económica Exclusiva sería de doscientas millas.

La Declaración de Santiago sobre Zona Marítima del 18 de agosto de 1952, expresa que "los Gobiernos de Chile, Ecuador y Perú proclaman como norma de su política internacional marítima, la soberanía y jurisdicción exclusivas que a cada uno de ellos corresponde sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países, hasta una distancia mínima de 200 millas marinas desde las referidas costas. La jurisdicción y soberanía exclusivas sobre la zona marítima indicada incluye también la soberanía y jurisdicción exclusivas sobre el suelo y subsuelo que a ella corresponde. En el caso de territorio insular, la zona de 200 millas marinas se aplicará en todo el contorno de la isla o grupo de islas." Fijando así un concepto que posteriormente sería aplicado en la Convención de Jamaica de 1982. Colombia se adhirió a los tratados de la CPPS el 16 de abril de 1980 en el Ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador, ratificándolo mediante la Ley 7ª del 4 de febrero de 1980.

Este tratado está registrado en la Secretaría General de las Naciones Unidas desde el 12 de mayo de 1976, bajo el registro N° 21404 del 1° de mayo de 1979, y se identifica como el convenio de NN.UU. N° 14.758.

En su largo recorrido a través de su historia, este organismo ha sido tanto un foro político, como técnico y económico, ha participado y generado muchos de los procesos más importantes en cuanto al desarrollo de políticas marítimas, declaraciones Presidenciales y Ministeriales, como ha contribuido a la construcción de capacidades en los temas de carácter marítimo en los países miembros. La Comisión Permanente del Pacífico Sur - CPPS, cumple sesenta años de existencia en el año 2012, después de su creación como la Comisión Permanente de la Conferencia sobre Explotación y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacifico Sur, por Acuerdo de las Partes el 18 de agosto de 1952 y obtuvo su personería jurídica internacional mediante la Convención sobre personalidad jurídica internacional, firmada en Paracas, Perú, el 14 de enero de 1966.

Imagen Por: Jairo Munard Díaz

La CPPS tiene la capacidad de convocatoria más importante en la región en cuanto los temas del Pacífico Sudeste se refiere, es al tiempo un dinámico organismo internacional, que aglutina los más importantes expertos en sus temáticas en la región a través de sus puntos focales, promoviendo los avances tecnológicos y de investigación, y desarrolla la perspectiva de la construcción de capacidades basada en el conocimiento científico, o desarrollo basado en conocimiento (DBC) (Knowledge-based development) comprendiendo la necesidad de desarrollo del capital humano de la región para la toma de decisiones políticas que impactan el desarrollo socioeconómico de nuestros países. Es reconocida en el ámbito internacional por los organismos del Sistema de Naciones Unidas, como son el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI), la Organización Meteorológica Mundial (OMM), la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (ISA) o la Organización Marítima Internacional (OMI), siendo parte, como observadora, en algunos de sus foros.

Igualmente está en permanente interacción con organizaciones gubernamentales y no gubernamentales como WWF, Conservación Internacional, Marine Stewardship Council, el IRD de Francia, la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) de Estados Unidos o la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN) entre otras, con quienes desarrolla proyectos y talleres conjuntos de construcción de capacidades en los países miembros mediante acuerdos de cooperación. A las diferentes actividades desarrolladas por la CPPS han asistido un gran número de funcionarios de Chile, Colombia, Ecuador, Panamá y Perú, así como expertos de los organismos con objetivos afines quienes se han capacitado, compartido sus experiencias y contribuido al mejoramiento nacional de los procesos y políticas públicas en todos los temas marítimos.

La Comisión Permanente del Pacífico Sur, identificada como el "organismo regional apropiado" y cuya misión es "Coordinar, desarrollar y promover las Políticas Marítimas Regionales para la conservación y uso responsable de los recursos naturales y su ambiente, en beneficio del desarrollo humano integral y sostenible de nuestros pueblos", plantea hoy la integración y construcción de políticas comunes regionales alrededor de sus cinco ejes estratégicos:

- Competitividad fortalecida para un desarrollo sostenible.
- Avances en la aplicación del enfoque ecosistémico.
- Fortalecimiento del conocimiento de la relación océano- atmósfera.
- Fortalezas regionales consolidadas.
- Nodo integrado de conocimiento.

EL PROCESO ORDINARIO PARA LA EVALUACION DEL MEDIO AMBIENTE MARINO INCLUIDOS LOS ASPECTOS SOCIOECONÓMICOS.

La Comisión Permanente del Pacífico Sur, en cumplimiento del propósito de la Asamblea de las Naciones Unidas consagrada en la Resolución 60/30 de efectuar un Proceso Ordinario para la Evaluación del Medio Ambiente Marino Incluyendo los Aspectos Socioeconómicos, le ha sido delegada la tarea de llevar a cabo el primer taller regional, de ocho que se llevarán a cabo en todo el mundo, a fin de dar el primer paso en cuanto a la construcción de capacidades y establecimiento de una red de expertos regional, taller que a la fecha es inédito en los demás sistemas regionales del mundo.

Con la participación de cincuenta delegados de los países que integran los mares regionales del PNUMA, desde el Pacífico Noreste, hasta el Pacífico Sudeste así como miembros del sistema de Naciones Unidas y otras OIG`s y ONG`s, se dará inicio a esta importante iniciativa que busca la determinación del estado del medio ambiente marino y su interacción con la explotación económica de los recursos en él contenidos, para promover las acciones necesarias que conduzcan a la preservación de las especies, los ecosistemas oceánicos y de las zonas costeras de forma sustentable. Visite www.cpps-int.org.

[1] *La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, también denominada CONVEMAR, fue firmada por los estados partes en Jamaica, el día diez de diciembre de mil novecientos ochenta y dos.*

** Director de Asuntos Económicos Comisión Permanente del Pacifico Sur Administrador Marítimo, Magister en Asuntos Internacionales,*

COLOMBIA Y JAMAICA: EJEMPLO DE BUENA VECINDAD EN EL MAR.

Por: Dixon Moya*.

Durante los días 31 de agosto y 1 de septiembre de 2011 se celebró en el Palacio de San Carlos, sede del Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, la VII reunión plenaria de la Comisión de Vecindad entre Colombia y Jamaica. Las delegaciones de los dos países fueron presididas por los Ministros de Relaciones Exteriores de Colombia, Dra. María Ángela Holguín y Jamaica, Dr. Kenneth Baugh.

Las Comisiones de Vecindad son mecanismos de integración que se crearon con el fin de estrechar los lazos bilaterales entre los países vecinos y tener un escenario apropiado para discutir y concertar diversos temas de interés e impulsar proyectos de cooperación que redunden en el bienestar de los pueblos. La Comisión de Vecindad con Jamaica, es la única existente con país de frontera marítima, pues en principio el mecanismo se inició con los países fronterizos terrestres.

Sea la oportunidad, para recordar que las relaciones históricas entre Colombia y Jamaica se remontan a las poblaciones indígenas que antes de la llegada de los conquistadores europeos, navegaban por el Mar Caribe. No puede olvidarse que Simón Bolívar, Libertador de Colombia, escribió uno de sus documentos fundamentales, titulado precisamente la "Carta de Jamaica", en el año de 1815, cuando el prócer vivió en Kingston, momento inspirador que le sirvió para proyectar un texto visionario sobre la integración americana.

Para aquella época, ya era intenso el comercio entre Kingston y Cartagena de Indias, así como frecuentes las relaciones culturales y sociales entre Jamaica y el archipiélago colombiano de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

De igual forma, George Isaacs natural de Montego Bay, marcó historia en Colombia al convertirse en uno de los pioneros de la industria azucarera en el Departamento del Valle del Cauca. Además fue el padre de uno de los más grandes escritores que ha tenido Colombia, Jorge Isaacs, autor de la novela "María", clásico romántico de todos los tiempos.
Pero la relación entre Jamaica y Colombia no se reduce al pasado, sigue más vigente que nunca, amistad refrendada por la Comisión de Vecindad creada en el año 1994, la cual ha tenido importantes logros

como el intercambio de asistentes de idiomas entre las autoridades educativas de los dos países; los avances en el desarrollo del Área de Régimen Común, en particular en el tema de la exploración de hidrocarburos y, el intercambio en materia de cooperación científica y técnica en diversos proyectos, entre ellos, el tratamiento de productos agrícolas como la yuca.

A la toma de posesión del Presidente Juan Manuel Santos asistió una delegación encabezada por el Primer Ministro jamaiquino Bruce Golding y en noviembre del 2010 el Presidente Santos y la Canciller Holguín realizaron una visita oficial a Jamaica, refrendando que entre los dos países no sólo los une la frontera marítima que se trazó en noviembre de 1993, sino todas las posibilidades que ofrece un instrumento institucional como es la Comisión de Vecindad.

La señora Ministra de Relaciones Exteriores en la ceremonia de clausura de la reunión, destacó ampliamente el esfuerzo realizado por la delegación de Jamaica, en número y calidad, que se manifestó en el profesionalismo y seriedad con que se asumieron las productivas jornadas.

En las actas que se suscribieron, se registraron los avances en los temas tratados en las diferentes subcomisiones, para concretar aquellas iniciativas que redundarán en el estrechamiento de las relaciones políticas, económicas, culturales, de cooperación y seguridad de nuestros países.

Hacia el futuro, se abren múltiples escenarios como el intercambio de experiencias en materia de manejo de desastres. El deporte es otro campo para la cooperación, durante esta reunión Colombia expresó su admiración por la excelencia deportiva jamaiquina encarnada en atletas como Usain Bolt.

Esto sin olvidar aquellos temas que pueden aprovecharse en el amplio campo marítimo, como la pesca y la investigación científica común. Nuestras autoridades como la Dirección de Pesca del Ministerio de Agricultura y la Subgerencia de Pesca del INCODER, la Dirección General Marítima – DIMAR y la Armada Nacional de Colombia trabajan para lograr acuerdos futuros en los campos de su competencia, que rindan frutos en el fértil Mar Caribe.

Durante la reunión también se recordó a personas que brindaron su mejor esfuerzo para el acercamiento de los dos países, quienes fallecieron durante el último año, pero seguirán en el recuerdo común. El Dr. Raymond Wright, quien durante varios años fue Director de la Compañía de Petróleo de Jamaica, impulsor del Área de Régimen Común, así como los Embajadores Jorge Alfonso Morales, Sergio Díaz Aguilera y el Dr. Carlos Valero, funcionarios colombianos del Ministerio de Relaciones Exteriores, que prestaron servicios en Jamaica y aportaron al éxito de la Comisión de Vecindad.

Queda el compromiso, que los documentos firmados no sólo deben quedar como letra impresa, sino convertirse en las directrices que conduzcan a Colombia y Jamaica hacia buen puerto, responsabilidades que tanto entidades como funcionarios estamos obligados a asumir, pues se trata de una promesa con el futuro compartido.

**Coordinador de Asuntos Marítimos y Aéreos. Dirección de Soberanía Territorial y Desarrollo Fronterizo Ministerio de Relaciones Exteriores.*

Foto: Archivo Ministerio de Comercio, industria y turismo

HACIA UNAS PLAYAS TURÍSTICAS COMPETITIVAS

Por: Clara Inés Sánchez Arciniégas*

Colombia es un país privilegiado, al contar con una línea de costa de 3.882 km (Caribe insular 52 km, Caribe continental 1642 km y Pacífico 2.188 km), en la cual se ubica una gran extensión de playas, las mismas que se convierten en grandes atractivos para los turistas nacionales y extranjeros que en cada temporada turística las visitan.

También, cuenta con una diversidad ecológica que le otorga amplias potencialidades para el turismo, siendo los manglares, los arrecifes coralinos, entre otros, ecosistemas de gran importancia, que proporcionan un enorme valor paisajístico y la posibilidad de realizar actividades turísticas complementarias.

A nivel mundial, el turismo de sol y playa sigue siendo la tipología que propicia el mayor número de pasajeros. Países como República Dominicana, Puerto Rico y Cuba, se han posicionado como principales destinos en el Caribe, de acuerdo con datos de la Organización Mundial del Turismo, que establece que las islas movilizaron en el 2009 alrededor de 19 millones de turistas (14.1% del total de llegada a las Américas).

Sin duda esta es una cifra importante, si se tiene en cuenta que Colombia recibió 2.286.363 viajeros en el 2010, resultado de la adopción de políticas en materia de promoción internacional, fortalecimiento de destinos, entre otros, con el fin de posicionar la oferta turística colombiana en el mercado internacional.

El país cuenta con playas en el Caribe y en el Pacífico, que proporcionan una diversidad de experiencias turísticas, paisajísticas y culturales dadas las diferencias que tienen cada una de estas zonas geográficas. Por un lado, el agua transparente, la arena blanca, el clima calido y la experiencia de "sol y playa" propios de las playas del Caribe; por otro lado en las playas del Pacífico, su arena oscura contrasta con el majestuoso paisaje formado por los bosques de manglar, complementando la práctica de actividades ecoturísticas.

Sin embargo, la complejidad de estos ecosistemas costeros, aunado a la falta de planificación, ha ocasionado una gran presión sobre éstos. En este sentido, la Organización Mundial de Turismo1, identificó una serie de problemáticas asociadas a las playas colombianas, tales como: baja calidad en aguas de baño debido a vertimiento de aguas residuales, retroceso de la línea de costa, déficit en el ordenamiento y

Foto: Archivo Ministerio de Comercio, industria y turismo

planificación de las playas y bajo nivel de coordinación institucional. Lo que, aunado a deficiencias en la prestación del servicio y el desaprovechamiento de sus tradicionales ventajas comparativas, hace que el producto de sol y playa no sea competitivo.

Es así, como en los últimos años las políticas del Gobierno Nacional en materia de turismo se han enfocado en alcanzar niveles de competitividad en sus productos y destinos, entendida en el marco de la calidad y la excelencia de los productos y servicios ofrecidos al turista, proporcionándole una mejor experiencia de viaje.

La incorporación del concepto de calidad en los destinos se ha encaminado entre otros, a la cualificación de los prestadores de servicios turísticos, de la oferta turística y la implementación de estándares conducentes a la mejora continua. No obstante, las tendencias actuales en materia de turismo, obligan a repensar las acciones a implementar, considerando de igual forma la inclusión de las comunidades locales, la preservación del medio ambiente y sus recursos marino-costeros, como base para el desarrollo del producto de sol y playa.

Es así, como la implementación de estrategias enfocadas hacia el manejo integrado costero, se hacen necesarias dentro de la gestión de los destinos de playa del país, como un proceso para su uso sostenible y desarrollo, el cual requiere de la participación activa de todos los actores involucrados de forma coordinada a diferentes niveles.

Uno de las estrategias propuestas por el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo para lograrlo, es la certificación de destinos bajo estándares internacionales, adaptados a las condiciones locales, como medio para aumentar su competitividad, atraer turistas de alto nivel al país y dotarlos de herramientas para prevenir y/o mitigar los impactos derivados del turismo.

Para ello, a través de su Unidad Sectorial de Normalización en Turismo Sostenible, se elaboró la norma técnica NTS TS 001-2 “Destinos de playa. Requisitos de sostenibilidad”, que contiene requisitos legales, ambientales, socio-económicos y de seguridad para la certificación de los destinos de playa. Ésta cuenta con un proyecto en ejecución en la playa El Morro (Tumaco, Nariño), en la cual se espera obtener el sello de marca de calidad turística, una vez se cumplan la totalidad de los requisitos exigidos por la norma técnica.

Siguiendo la línea de proyectos, durante el año 2011 se espera la aprobación de recursos para impulsar el ordenamiento de tres playas del país, encaminado a

Foto: Archivo Ministerio de Comercio, industria y turismo

facilitar procesos de organización comunitaria, implementar mecanismos de conservación de las playas, dotación de equipamiento básico, señalización y reglamentación de usos.

Adicionalmente, se pretende contar con una política de playas turísticas, con el propósito de consolidar la competitividad del producto turístico de sol y playa de Colombia, por medio de un esquema de planificación y coordinación institucional que reconozca a la calidad turística, la preservación de los ecosistemas costeros y el respeto a las culturas locales como los medios para lograr un turismo sostenible y un factor de diferenciación internacional.

El proceso llevado a cabo para la formulación de los lineamientos de la política es participativo, a partir de talleres regionales que recogen la visión de los diferentes departamentos costeros del país y en los que se proponen soluciones a las problemáticas que afrontan las playas, en cuatro lineamientos principales: coordinación institucional, calidad turística, seguridad y vigilancia y calidad ambiental.

A partir de allí, se pretende esbozar un instrumento que delimite las diferencias existentes en las costas colombianas en relación al turismo de sol y playa, y que permita establecer el rumbo a seguir en la búsqueda de su competitividad, así como los medios para lograrlo.

Las acciones citadas anteriormente se constituyen en la base para el desarrollo de este producto turístico, reconociendo que el trabajo interdisciplinario e interinstitucional entre las partes interesadas es clave para llevar a cabo proyectos de desarrollo integrado de las playas turísticas, que propendan por su conservación ambiental y el beneficio económico para el país y las comunidades que dependen de ellas.

** Directora de Calidad y desarrollo sostenible del turismo.*
Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

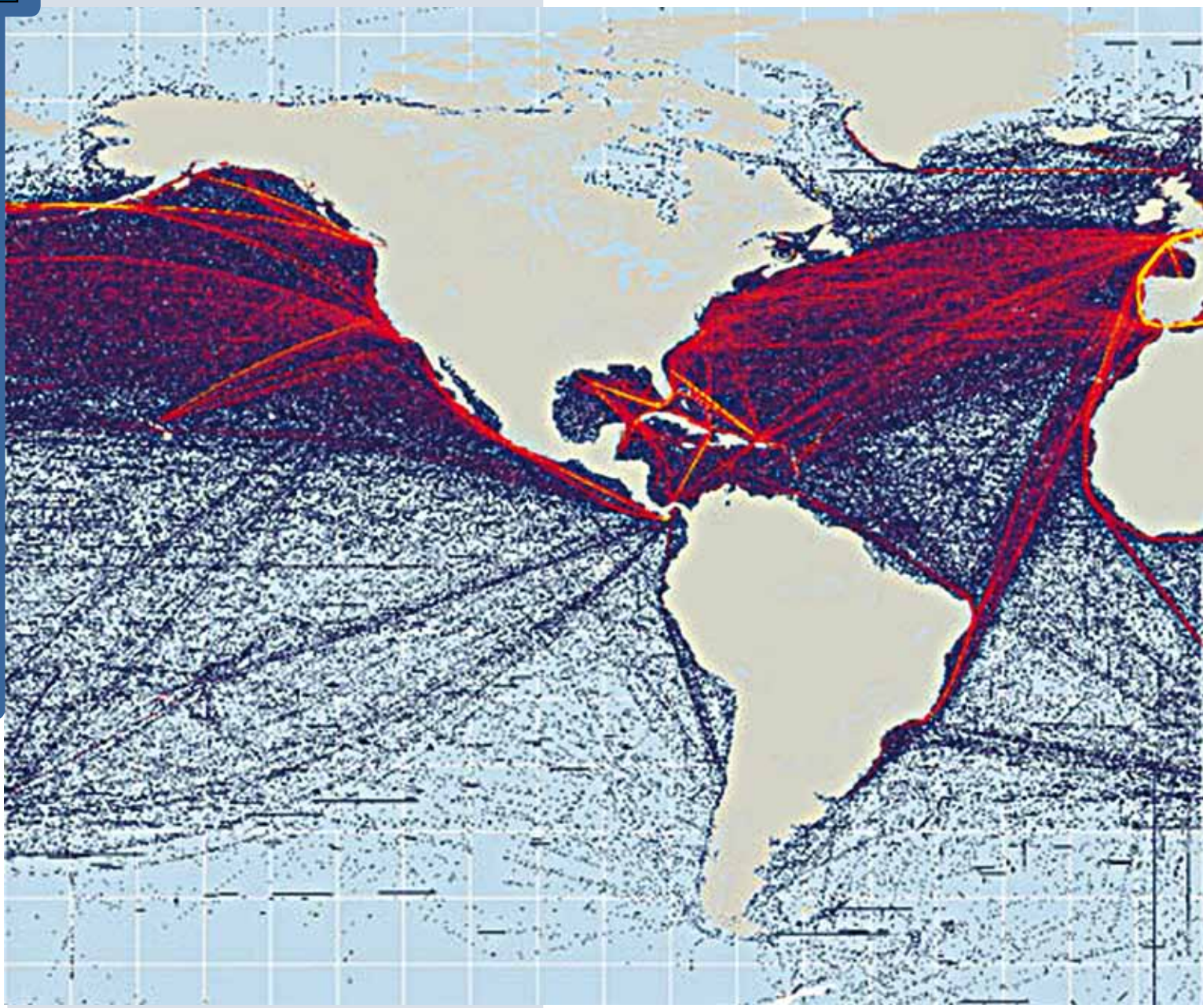
LIGA MARÍTIMA DE COLOMBIA

CONVOCATORIA

ESTAMOS CAMBIANDO
LA FORMA DE ENTENDER
NUESTROS
MARES Y RÍOS

INICIAMOS LA MARCHA
HACIA EL MAR.
UNETE
EXPRESANDO TUS
PENSAMIENTOS,
HAZTE MIEMBRO
DE LA LIMCOL
Y PARTICIPA.
HAGAMOS DE
COLOMBIA UN PAÍS
MARÍTIMO

www.limcol.org
Tel 637 22 18 / 29



ACORTANDO DISTANCIAS

Por: Rosmery Altagracia Sánchez Alberto*

En palabras de Stiglitz, Globalización es proceso de integración entre los diferentes países y pueblos del mundo, producida por la enorme reducción de los costos de transporte y comunicaciones (Stligilz, 2002[1]). Es pues la Logística, entendida como la articulación de los sistemas de telecomunicaciones y transporte, protagonista, causa y efecto de el mundo que vivimos y que seguiremos viviendo pues como lo pronostica el economista norteamericano Robert Shapiro: "La Globalización moderna es ya demasiado poderosa y dominante para que cualquier país pueda elegir las partes que le favorecen y luego amurallarse contra aquella que no le interesan. Es el mayor cambio económico de nuestras vidas y, nos guste o no, sus facetas, asombrosamente complejas e interconectadas, trazarán el rumbo y definirán la vida de todas las sociedades durante toda la década y mucho después." (Shapiro, 2009 [2])

Este fenómeno socioeconómico que a partir del año 1889, con la caída del bloque socialista y el resurgimiento de las cenizas del imperio Chino se ha venido afianzando, tiene en los sistemas de transporte marítimo su más eficiente catalizador, en razón a que como lo sostenía el economista clásico Adam Smith "...[*Sin*

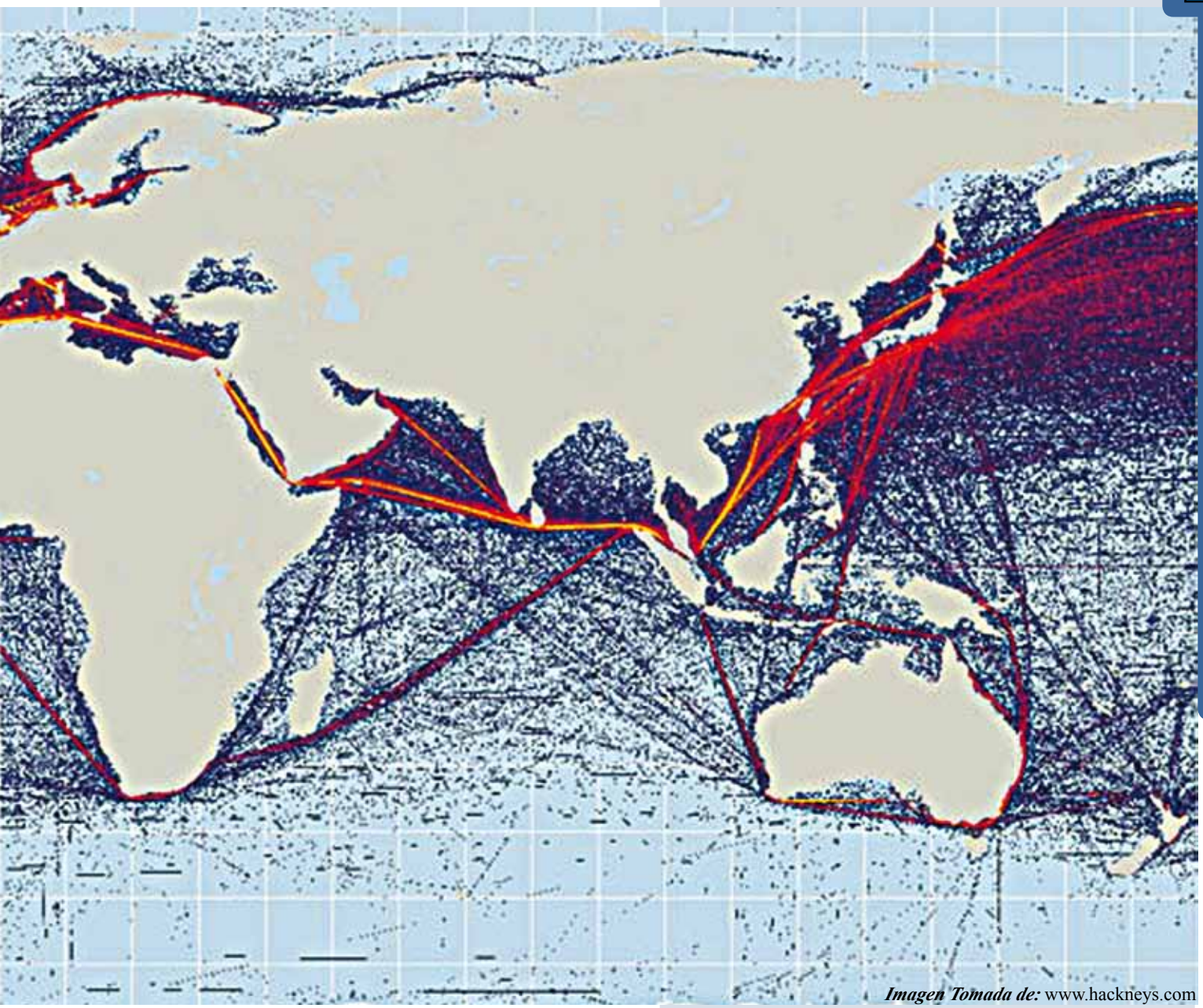


Imagen Tomada de: www.hackneys.com

el transporte por agua] puede haber poco o ningún comercio de cualquier tipo entre las partes distantes del mundo. ¿Qué bienes podía soportar la expensas de la tierra para el transporte entre Londres y Calcuta? Si hubiera algo tan precioso, como para ser capaz de soportar este gasto, ¿con que seguridad iba a ser transportado por el territorio de tantas bárbaras naciones? Estas dos ciudades, sin embargo, realizan actualmente un muy comercio considerable entre sí...".

Es pues el Transporte Marítimo dentro de los sistemas de transporte el más importante para el comercio mundial, Global Insigth, consultora internacional, calcula que aproximadamente que el 90% de las 7.000 millones de Toneladas métricas que se estiman se comercian en el mundo son movilizadas por mar y en relación con su valor aproximadamente el 75% de los casi 8.000 miles de millones de dólares que se transan anualmente utilizan el sistema.

En Colombia, las cifras no son muy diferentes, en razón a que nuestro país presenta un comercio exterior caracterizado por la exportación de materias primas básicas sin mayor posibilidad de diferenciación "commodities", (carbón, petróleo) e importa productos de valor agregado. Aunque es de resaltar que en los últimos años se ha intensificado el crecimiento de las exportaciones con valor agregado, según el Ministro de Comercio, Industria y Turismo, Sergio Díaz-Granados, la dinámica alcanzada por estas exportaciones se refleja en el incremento de las ventas del sector industrial (10,3%), en los primeros cuatro meses del

año 2011 las cuales pasaron de US$3.981,2 millones a US$4.392,2 millones[3]. En este sentido habiendo perdido en los últimos años tanta importancia el mercado venezolano al cual se accedía por los pasos terrestres fronterizos, el sistema de transporte marítimo, se reafirma como el más importante para una economía, que como la nuestra, pretende estar inserta en el mundo globalizado.

Es extraño, por decir lo menos, como, pese a que pregonamos a los cuatro vientos ser el único país suramericano con costas en los dos océanos; tener una posición geográfica estratégica y privilegiada; y estar en mejor esquina del continente, los temas relacionados con el transporte marítimo y su infraestructura conexa, los puertos, no están en la agenda académica, ni política de este país. Poco o nada vemos discutir a los poderes públicos sobre la política estatal en materia de transporte marítimo y gestión de los puertos, debe ser porque es inexistente; y las escasas veces que hay manifestaciones no son proactivas sino reactivas a un problema ya generado por la falta de acción previa v.g. los problemas de encallamientos y navegabilidad en el puerto de Barranquilla.

En lo relacionado con la agenda académica basta hacer un barrido rápido de los pensum de las facultades de Administración, Economía o Ingeniería, para ver que no existen espacios, ni siquiera en electivas, que permitan generar conocimiento y análisis estos importantes temas v.g. la Asociación Internacional de Economistas Marítimos que se reunirá en Santiago de Chile, entre los días 25 y 28 de octubre de 2011, importante actividad que reúne año a año profesionales con interés en el sector marítimo, no tendrá ninguna participación colombiana. Las ponencias van desde análisis de los escenarios de la industria marítima en general, hasta estudios de las tendencias en tráficos de cabotaje, pasando por estrategias para implementar tecnologías ambientalmente sostenibles en barcos y puertos y sistemas y prácticas de optimización de las operaciones portuarias.

Lo anterior puede obedecer a que el país en sus muchos años de proteccionismo se acostumbró a comprar CIF, Cost, Insurance and Freight y a vender FOB, Free on Board, con la falsa ilusión de "no complicarse con estos temas marítimos que, además, son en inglés", dejando fuera de su control un importante eslabón de la cadena y un componente relevante en sus costos y por consiguiente en su competitividad, que podría calcularse en aproximadamente 5.000 MM de USD por año. Lo anterior ha sido un craso error, en razón a que en primera instancia con el criterio de comprar CIF en puerto colombiano, en todo caso, es el usuario colombiano el propietario de la carga, desde que la carga cruza la borda en la operación de cargue en puerto de origen y por ende corre con todos los riesgos de la navegación, adicionalmente, es el embarcador quien escoge el buque y no le importa que suceda una vez zarpe, por cuanto ya ha cobrado su carta de crédito con los documentos de embarque.

Muy probablemente es por esta razón que países como Chile, que han sido más conscientes en la importancia estratégica de estos temas, califican mucho más alto en índices de competitividad, por ejemplo, la evaluación de competitividad que hace el Foro Económico Mundial de Davos[4], deja a Chile en el puesto 30 mientras Colombia queda en el 68 entre 139 países (Panamá 53 y Brasil 58). En infraestructura portuaria Chile, en el extremo sur del continente ocupa el puesto 24 y Colombia en la "mejor esquina de America", el 105.

Es necesario, pertinente y urgente darle el espacio que requiere el tema marítimo y portuario en la agenda política y académica del país, y esto no se logra, sentándose a remembrar las "bellas épocas de la *Flota Mercante Grancolombiana*" o limitando el conocimiento a una pequeña y casi exclusiva Asociación de Profesionales del sector, se hace masificando el conocimiento, abriendo espacios para que muchos jóvenes profesionales que no conocen, ni saben, de las potencialidades del sector se involucren en su análisis, su estudio y porque no, generen espacios empresariales.

Referencias.
[1] Stiglitz, Joseph. El Malestar en la Globalización. Taurus, 2002.
[2] Shapiro, Robert J. 2020 Un nuevo paradigma. Editorial Urano (Tendencias Editores) 2009
[3] Consulta 2 de septiembre de 2011 http://www.mincomercio.gov.co/eContent/NewsDetail.asp?ID=8882&IDCompany=1
[4] Schwab, Kaus. The Global Competitiveness Report 2010–2011. World Economic Forum. 2011.

**Profesional en Finanzas y Comercio Exterior ,con estudios de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos, Autoridad Portuaria de Santander en España*

Imagen adaptada Por: Jairo Munard Díaz

RETORNA LEY DEL MERCADO AL TRANSPORTE CARRETERO.

Por: Néstor Restrepo Rodríguez.*

INTRODUCCIÓN

Con la expedición del Decreto 2092 de junio 14 de 2011 el Gobierno Nacional inició el desmonte definitivo de la célebre tabla de fletes, que rigió este mercado durante los últimos 14 años.- Por la importancia de esta norma, y por el impacto de la misma en la actividad de transporte de carga por carretera, hemos escogido este tema para nuestro trabajo en esta oportunidad.

ANTECEDENTES

Recordemos que la norma vigente hasta la entrada en vigor del 2092 que será el próximo 26 de octubre, es el Decreto 2663 de julio 21 de 2008 y sus normas reglamentarias, (derogado expresamente por el nuevo decreto) el cual contempla entre otras disposiciones las siguientes: la vinculación jurídica del remitente o generador de carga a la cadena del transporte, su vinculación subsiguiente al cumplimiento de la tabla de fletes, la obligatoriedad de dicha tabla , un incremento del 12.5% sobre los fletes regulados por la Resolución 5250 de 2007 o la norma que haga sus veces, la obligación para las empresas de transporte de reconocer al propietario, poseedor o tenedor del camión (PPTC) como valor mínimo por el flete, la suma estipulada en la anterior resolución, la autorización de sólo descontarle al PPTC el valor de la retefuente por el impuesto de renta y por el de industria y comercio, la introducción del índice de precios del transporte de carga como base para incrementar los fletes, la obligación para el generador de carga de pagar el flete a la empresa de transporte dentro de los 8 días hábiles siguientes a la presentación de la factura respectiva por este concepto, y la obligación para esta última de cancelar al PPTC el valor a pagar a que haya lugar dentro de dicho plazo, a partir del recibo de la mercancía en el lugar acordado, y la consagración del manifiesto electrónico de carga , en reemplazo del tradicional manifiesto, sujeto a reglamentación especial vía resolución.

Imagen adaptada Por: Jairo Munard Díaz

LO QUE TRAE EL DECRETO 2092/11.

Al tiempo que el ministerio reitera su competencia para fijar la política tarifaria en el sector, también se la adjudica para fijar los criterios que regularán las relaciones económicas entre los actores de la cadena de transporte.- Se consagra con meridiana claridad el restablecimiento de la libre contratación de las tarifas, y se preserva subsiguientemente el concepto de la voluntad de las partes como principio rector de las relaciones económicas entre los participantes en la cadena de transporte. (punto importantísimo que implica la ruptura definitiva con el esquema anterior).- De igual manera el gobierno da un viraje hacia el modelo de libertad tarifaria según las condiciones del mercado, (otro de los aspectos más trascendentales de la norma) por supuesto reservándose el derecho a intervenir en la fijación del flete por decreto en aquellos casos de fallas del mercado en que "sistemáticamente" este rubro se comporte por debajo de los "Costos Eficientes de Operación" CEO (nuevo indicador creado por el 2092) del transporte público en el origen-destino de una ruta determinada.

Llamamos la atención inicialmente sobre la importancia de que vía reglamentación se estipule claramente en qué casos el anterior comportamiento es sistemático, no sea que por esta vía la ansiada libertad de negociación se convierta en un simple canto a la bandera.

Se adoptará como metodología estadística por el DANE el nuevo "índice de costos del transporte de carga" ICTC, el cual servirá para monitorear el estado del mercado, y el flete será el precio pactado entre remitente y destinatario (ojo con la nominación de este último como miembro de la cadena de transporte si es parte del contrato de transporte) y la empresa de transporte.- De igual manera el valor a pagar en la operación será el pactado entre la empresa de transporte y el PPTC, estando obligada la primera a pagar al segundo dicha suma en forma oportuna y completa, dentro de los 5 días hábiles siguientes al recibo de la mercancía, incrementada con los valores por esperas causados; a su vez el generador deberá pagar el flete pactado a la empresa de transporte dentro de los 5 días hábiles siguientes a partir de dicho recibo de la carga, salvo pacto en contrario.

El Ministerio de Transporte (MINT) adoptará sistema de información sobre los costos de referencia con apoyo de los participantes en la cadena, monitoreará

el comportamiento de los CEO, para lo cual exigirá a empresas de transporte y generadores la remisión del manifiesto de carga, y de la información sobre las negociaciones realizadas cuando lo estime necesario.- Así mismo se compromete a diseñar el nuevo manifiesto electrónico de carga en forma definitiva, el cual reemplazará el tradicional manifiesto de carga, para lo cual expedirá una reglamentación específica.- A dicho manifiesto se le mantiene el privilegio de prestar mérito ejecutivo, y para que sirva como instrumento eficaz de recaudo del flete y los valores a pagar, se le concede adicionalmente una presunción legal de existencia de una obligación dineraria insoluta en cabeza de la empresa de transporte y a favor del titular del documento, con la sóla expedición del mismo, siempre que conste el recibo de la mercancía en el cumplido del viaje. Se posibilita igualmente que en el diseño de este importante documento se incorporen nuevas herramientas tecnológicas, tales como mecanismos de pago electrónico de los valores por el servicio incorporados.

De otra parte, la información suministrada en el citado manifiesto podrá ser compartida con la UIAF, la SUPERTRANSPORTE y la DIAN, lo que supone un triple control adicional de estas actividades en la medida de la competencia de cada autoridad, frente a la cual por supuesto el sector transporte es sujeto pasivo de control y vigilancia.

Libertad de contratación y respeto por la voluntad contractual de las Partes. Comentario especial amerita este importante aspecto del nuevo decreto, en virtud del cual se recuperan estos dos trascendentales soportes de la negociación del servicio de transporte público de carga por carretera, en mala hora desplazados por la existencia de una serie de regulaciones absurdas.- En efecto, volvemos al escenario de las leyes del mercado (oferta y demanda) y de la libre contratación, del que nunca debimos haber salido, al establecerse ahora que la totalidad de la operación podrá ser contratada libremente por las partes según las condiciones del mercado, contratación que , en tanto no se oponga a la ley, a la moral y a las buenas costumbres, será válida y respetada por la autoridad.

Este aspecto es ya un enorme avance en la materia así parezca elemental su entidad, pero es que en este país cualquier cosa puede suceder, y se impone entonces a partir de su entrada en vigor la necesidad para todos los protagonistas de la cadena de repensar y entender el negocio del transporte a la luz de los nuevos hechos, toda vez que la suerte de la operación, y del negocio propiamente dicho, dependerá exclusivamente de una excelente contratación, aspecto en el que habrá pues que empezar a pensar en un nuevo tipo de contratación especial, minuciosa, técnica, de largo plazo, que le permita a las partes desenvolverse en un entorno negocial certero y pacífico.- No exageramos al afirmar que en este cambio está el verdadero nervio de la nueva legislación, y que en la medida en que se aborde con la propiedad y conocimiento que el asunto demandan, podrá discurrirse exitosamente por este camino empresarial/operacional.

Empresas de transporte vs decreto. Adicionalmente a los compromisos de las empresas de transporte reseñados arriba con motivo del Decreto 2092, la norma les impone taxativamente una serie de obligaciones cuyo incumplimiento las coloca en el escenario sancionatorio expedido por el Estatuto Nacional de Transporte, (Ley 336 de 1996) las cuales citamos a continuación por su importancia: Diligenciar el manifiesto en forma exacta y veraz, expedirlo completo, remitirlo en debida forma al Ministerio, guardarlo durante un mínimo de 10 años, cancelar oportuna y completamente al PPTC los valores a pagar a que haya lugar, descontarle única y exclusivamente la retefuente por el impuesto de renta y por el de industria y comercio, y reconocerle el valor pactado entre las partes.- Varias de estas obligaciones vienen de atrás, pero se incrementan con este decreto, y se remiten directamente al capítulo sancionatorio mencionado cuya rigurosidad es un hecho notorio.

Generadores de carga vs decreto. En igual sentido, la norma le asigna a este participante de la cadena una serie de obligaciones de indudable importancia, una de las cuales merece más adelante un comentario especial.- Dichas obligaciones son, en adición a las ya citadas a lo largo de este escrito: pagar el flete completo a la empresa de transporte en el plazo pactado en el contrato celebrado, o en su defecto en el plazo fijado por el decreto, cargar y descargar dentro del tiempo pactado en el contrato, y adecuar la logística necesaria para la ubicación de los vehículos para cargue y descargue en origen y en destino.- Al igual que en el caso anterior, dichas obligaciones entrar a incrementar el ya extenso cuadro de conductas cuya inobservancia se convierte en infracción, sancionada como arriba se comentó.

Tratamiento a las esperas y demoras. Comentario especial también merece este punto que por primera vez se regula en forma clara y precisa, pues tradicionalmente se había venido manejando en forma tormentosa, lo que le restaba transparencia, fluidez y tranquilidad al proceso.

A partir del 2092 y teniendo claras las obligaciones de empresa de transporte y generador de carga en la operación del transporte, se dispone que, en los casos en que el generador no cargue o descargue dentro de los tiempos pactados en el contrato de transporte respectivo, el flete convenido se incrementa en el monto o porcentaje dispuesto por las partes contratantes.- Si se da el caso de cargue/descargue por fuera de los citados tiempos, la empresa de transporte debe pagar al PPTC el valor a pagar correspondiente, incrementado en 3 smldv por cada hora adicional de espera,(aproximadamente $60.000.oo de hoy) si el camión es articulado, y en 2 smldv idem, (aproximadamente $40.000.oo de hoy) si el vehículo es rígido.- En este evento la empresa de transporte puede repetir contra el generador de la carga.- El decreto advierte que , a falta de estipulación, se entiende que el cargue/descargue debe hacerse dentro de las 12 horas siguientes al arribo del camión al lugar de origen o destino indicado por la empresa de transporte en el manifiesto electrónico de carga.- Recordemos que estas horas son los famosos “stand by” o tiempos de gracia utilizados en la operación de cargue y descargue, a partir de los cuales empieza el conteo de los tiempos de espera y/o demora.

Generador de carga vs demoras. Tratamos por aparte este caso específico, en virtud de la obligación puntual que le impuso el decreto de “…adecuar la logística de ubicación de los vehículos para cargue y descargue en origen y destino…”, obligación que parece plausible en teoría, pero que en la práctica presenta unos serísimos inconvenientes de implementación que afectarán de manera grave al generador.

Veamos a título de ejemplo: en carga desde/hacia los puertos/aeropuertos, cómo puede adecuar dicha logística, si no controla estas instalaciones de terceros pero sí tiene que asumir los costos de las demoras que dichas operaciones se produzcan; cuando devuelva contenedores vacíos a un puerto o patio de contenedores, tendrá que asumir el costo de las demoras incurridas por unas operaciones que no podrá controlar; cuando envíe/ reciba carga de almacenes generales de depósito, idéntica será la situación, lo mismo que cuando la venda/compre y despache/reciba a su cliente/proveedor; y ni qué decir cuando su agente de carga/embarcador se la re-despache desde un puerto/aeropuerto, se incurra en demoras y tenga que empezar a discutir con dicho agente quién las asumirá.- No descartemos tampoco que el generador de carga, en un caso extremo, repita contra los terceros responsables de las instalaciones respectivas, lo que complicaría todavía más este panorama.

Es pues urgentísimo que el ministerio haga la suficiente claridad en este aspecto, y ojalá la reglamentación en proceso tenga esa capacidad, ya que estamos ad portas de una situación de enorme complejidad que, de no ser adecuadamente tratada, se convertirá en un auténtico semillero de conflictos.

Finalicemos este trabajo celebrando los logros arriba reseñados, pero también advirtiendo que a veces se legisla al calor de circunstancias individuales poco propicias, lo que termina por generar escenarios como el de las demoras vs las instalaciones , que puede convertirse en la piedra en el zapato para el sector.

Gerente Restrepo Asociados, Abogados Asesores.

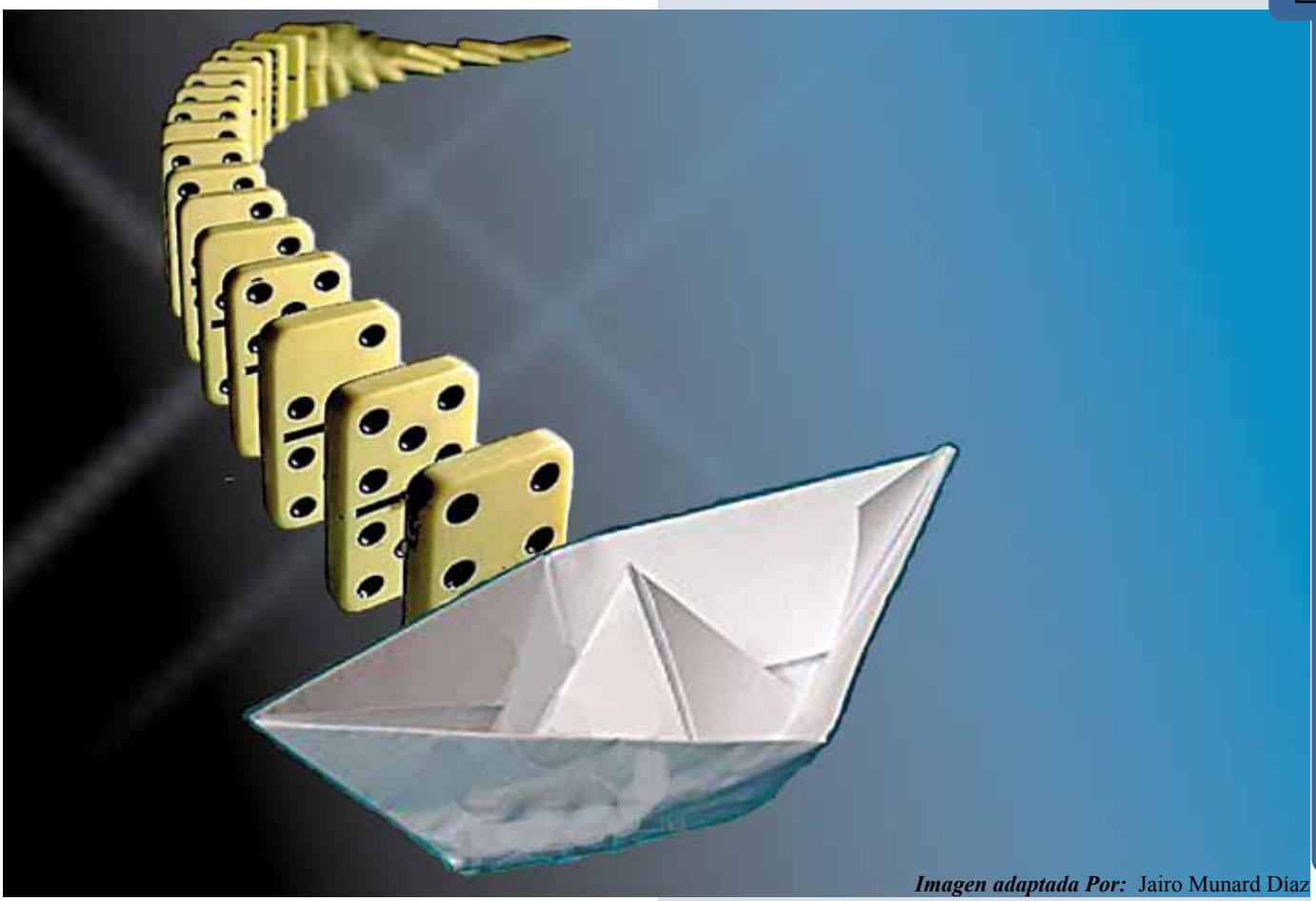


Imagen adaptada Por: Jairo Munard Díaz

TRANSPORTE MARÍTIMO E INCERTIDUMBRE

Por: Oscar Medina Mora*

Uno de los conceptos básicos que aprendimos en la Administración Marítima es que el servicio de transporte en general, y por ende el marítimo y los servicios portuarios, tienen una "Demanda Derivada". Esto quiere decir, que su demanda es consecuencia de otra demanda, así parezca un trabalenguas, o sea que depende de un factor externo, que para el caso del transporte marítimo y los puertos, es la dinámica del comercio exterior.

De igual forma, otro concepto importante, aunque parece evidente, es que como todo servicio, el transporte se define como "Producto Perecedero" y tal vez como el más perecedero de todos, es decir, que por poner un ejemplo que ayude a conceptualizar, si un barco sale de un puerto con un "Slot" de Contenedor vacío, esa capacidad instalada se pierde inmediatamente, "perece", en razón a que en el próximo viaje no podrá embarcar allí dos contenedores.

Y por último, que el transporte presenta una oferta inflexible que hace que a un cambio en la demanda, la oferta demore un tiempo en adecuarse con consecuencias en el establecimiento del precio. Éste es un concepto que pese a que siempre ha caracterizado al transporte marítimo, en los últimos años se ha reforzado con la especialización de las flotas y los terminales portuarios, a consecuencia de la masificación del contenedor.

Los anteriores tres factores independientemente, y combinados, han generado una incertidumbre sin antecedentes en el negocio marítimo y portuario, que procedemos sintetizar.

Al ser una demanda derivada del comercio, como brillantemente fue analizado por la CEPAL (Cipoletta y Sánchez, 2009)[1], la crisis de la zona euro y el descenso en la calificación del riesgo de los Estados Unidos han puesto en entredicho los pronósticos de comercio y por consiguiente generado una inseguridad sin precedentes en los mercados globales. Estos dos hechos, simplemente materializan lo que tiempo atrás se viene analizando con referencia a las consecuencias del traslado de las industrias a la China y los cambios

demográficos en los países "desarrollados", y en especial los de la "zona euro".

Cada vez más pensionados y menos trabajadores aportando al sistema v.g. en los últimos cincuenta años el número de estadounidenses en edad laboral en relación a las personas mayores que era de 16 a 1 se ha reducido hasta 3,3 en estados unidos y alrededor de 2 en Europa (Shapiro, 2009)[2]; una mayor esperanza de vida que está haciendo revaluar las edades de jubilación. v.g. las discusiones que se dieron en España el año pasado, la presión sobre Grecia e Italia para que revise este tema y la necesidad de unificar los sistemas europeos a 67 años; y por último, una mayor exigencia en los sistemas de salud pública en razón a los avances tecnológicos de la ciencia médica; hacen que la Europa antes idealizada por el *"Estado de Bienestar"* tenga que revaluar estos conceptos para que sus finanzas, con algunos ajustes, puedan seguir brindando a sus ciudadanos los estándares de seguridad social a los que están acostumbrados. Lo anterior tendrá fuertes consecuencias en el comercio. Es así como, La Unión Europea, como bloque económico, junto con los Estados Unidos, que habían dinamizado el consumo y por consiguiente el comercio en las últimas dos décadas, van a tener que pensar en revaluar sus patrones de gasto, para así ajustar sus finanzas a lo que sus realidades demográficas y económicas les exigen.

Simultáneamente a este factor, que amenaza la dinámica de la demanda global en los próximos años y que a consecuencia de la depresión en la crisis de 2008 generó la caída más dramática de los fletes de transporte marítimo en la historia, confluyen los otros dos factores enunciados. Por un lado, el carácter perecedero de la capacidad instalada a flote y en los terminales portuarios, en donde la tendencia a la especialización, por efectos de la masificación del uso del contenedor, exige un apalancamiento operativo alto, materializado en inversiones en infraestructura y equipamiento v.g. barcos cada vez más grandes, modernos y con equipos de navegación de alta tecnología; dragados en canales de acceso y zonas de maniobra; muelles especializados de por lo menos 300 metros por puesto de atraque; grúas de alta productividad; patios y bodegas sistematizados y en algunas oportunidades automatizados, etc; conlleva a "puntos de equilibrio" más altos, que si bien, en un ciclo de expansión económica pareciera retribuir con enormes utilidades, en un momento de contracción de la demanda puede generar

Foto:Tomado de www.onkelseoserbe.net

situaciones complejas en los prestadores de servicio, toda vez que estas inversiones no pueden ser redireccionadas con facilidad a otros sectores en los cuales la demanda siga dinámica. Por ejemplo, al contraerse la demanda de productos de valor agregado con destino a los Estados Unidos y Europa, los terminales de contenedores no pueden, con facilidad, adecuarse para atender tráficos de materias primas, con destino a la China, que normalmente se comercializan al granel en puertos especializados, ni los barcos diseñados con celdas para contenedores recibir cargas al granel.

Esta inflexibilidad y carácter perecedero de la oferta, factor siempre presente en el transporte marítimo, ha incrementado su factor de riesgo en las últimas décadas, en razón a que la búsqueda de competitividad generó una espiral, que parece no tener límite, la cual ha escalado el tamaño de los barcos y enfatizado en la especialización de los mismos, en procura de un menor costo por unidad transportada, lo que ha conllevado a la lógica adecuación de los terminales, dando fin a lo que en su momento se llamaron barcos y puertos multipropósito o polivalente. Por ejemplo, en los primeros años de este siglo se estimaba que después de los 8.000 TEUs un barco era económicamente ineficiente (Stopford, 2002)[3], en 2006 el EMMA Maersk (IMO

9321483) de 14.770 TEUs inició su operación con otros ocho barcos más de su clase y desvirtuó el argumento, ahora se anuncian barcos de 18.000 TEUs, sin hablar de los VLCC que se usan en cargas al granel. De esta forma con la botadura de una sola unidad a flote se puede incrementar la capacidad instalada en forma significativa y hacer más inflexible la oferta a un cambio en la demanda.

La Crisis de 2008, afectó fuertemente a los países líderes en la industria marítima, las grandes flotas tuvieron que tomar medidas para contraer la oferta y controlar costos, decisiones de emergencia como suspender órdenes de construcción, fondear barcos (laid-up), reducir la velocidad de los mismos (Slow y Ultraslow-steaming) y chatarrizar (scrapping); lograron mitigar en algo el efecto, sin embargo, ante las señales de recuperación de la economía a mediados de 2009, en 2010 cedieron en el rigor de su gestión y desde esa fecha los fletes han caído casi hasta los niveles más bajos en la crisis (Cipoletta y Sánchez, 2011)[4]

Los países sin flota como Colombia, pudieron aprovechar la crisis de 2008 accediendo a fletes más económicos, en materia portuaria, la indecisión del Gobierno para renegociar los contratos de concesión portuaria, por suerte más que por estrategia, impidió que la recesión económica coincidiera con un ciclo expansivo de la capacidad portuaria, por lo que una caída de los tráficos portuarios como la presentada en el año 2009, más que un efecto negativo dio un respiro a las congestionadas infraestructuras portuarias colombianas.

Ahora bien, la incertidumbre en una recuperación económica global y la cada vez más mencionada recaída de la demanda, tendría unos efectos diferentes en la actualidad y en los próximos 5 años. Los ajustes en reducción del consumo de los países desarrollados; la necesidad de que la China aumente sus consumos internos para compensar éste; y la gran actividad económica de los países de América Latina y el Caribe, afectarán en forma importante los flujos de comercio y por consiguiente el transporte marítimo y los servicios portuarios, sin que haya certeza de cómo ni cuándo.

Ante este escenario, altamente incierto, podemos, como hasta ahora, cerrar los ojos y seguir adelante sin análisis, esperando que el riesgo, positivo o negativo, impacte nuestro desarrollo o podemos crear escenarios de discusión académica y práctica, que nos permitan prepararnos para el futuro y tomar las medidas necesarias para mitigar sus efectos negativos y potencializar los positivos, la decisión es nuestra. Si Colombia no se mueve y seguimos pensando con la nostalgia de una Flota Mercante que el país mismo quebró por no haber visionado el proceso de globalización y sus consecuencias, como en el juego infantil de las sillas, nuevamente nos quedaremos sin un puesto.

Referemcias

[1]Cipoletta T, Giorgina y Sánchez, Ricardo. La Industria del Transporte Marítimo y las Crisis Económicas. División de Recursos Naturales e Infraestructura Comisión Económica para la América Latina CEPAL, Naciones Unidas. 2009.
[2]Shapiro, Robert J. 2020 Un nuevo paradigma. Editorial Urano (Tendencias Editores) 2009
[3]Stopford, Martín. Is the Drive For Ever Bigger Containerships Irresistible? Lloyds List Shipping Forecasting Conference. 26th April 2002
[4]Cipoletta T, Giorgina y Sánchez, Ricardo. Ciclo y turbulencias de corto plazo en el transporte marítimo. Boletín Marítimo No 46. División de Recursos Naturales e Infraestructura Comisión Económica para la América Latina CEPAL, Naciones Unidas. Junio 2011.

** Administrador Marítimo Escuela Naval, MBA de la Universidad de los Andes y Especialista en Derecho Comercial de la Universidad Externado de Colombia. Socio- Consultor de Empresa Multimodal y Catedrático de diferentes Universidades y gestor del Instituto de Telecomunicaciones Transporte y Puertos- ITTP.*

Seguridad y Confianza
para actividades de patrullaje
MEDELLÍN (4) 444 5888 - BOGOTÁ (1) 678 0019 - BUENAVENTURA (2) 242 2210
CARTAGENA MANGA (5) 660 8995 / BOSQUE (5) 669 4970
www.eduardono.com
eduardoño
¡MANDA EN SERVICIO!
Náutico

NACIONAL
URABA
ANTIOQUIA - COLOMBIA

Las Fotos tomadas en esta sección fueron realizadas por: Paul Geerders. Consultor para el manejo integral ambiental.

Las Imágenes de la Seccion Ríos y Mares de la Revista la Timonera están protegidas por Derechos de Autor y esta Prohibida su reproducción bajo cualquier medio sin previa autorización de la Liga Marítima de Colombia ó de su Autor.

Foto: Capurgana

RÍOS Y MARES

Foto: Playa Arboletes

Foto: Punta Piedra

Foto: Neclocli

Foto: Muelle de Turbo

Foto: Bocas del Atrato

Foto: Playa Arboletes

Foto: Capurgana

Foto: Golfo de Uraba-Darien

Foto: Bocas del Atrato

INTERNACIONAL
HOLANDA

Las Fotos tomadas en esta sección fueron realizadas por: Paul Geerders. Consultor para el manejo integral ambiental.

Foto: Bus flotante en el Puerto de Rotterdam

Foto: Euromast - Rotterdam

RÍOS Y MARES

Foto: Puerto de Rotterdam

Foto: Puerto de Vlissingen

Foto: Puerto de la ciudad histórica de Heusden

Foto: Trasbordo de contenedores en el puerto de Rotterdam

Foto: Amsterdam: Skyline moderno

Foto: Canales por debajo de la ciudad de Hertogenbosch

Foto: PuertoTrad. Zona de puerto tradicional en Rotterdam

Foto: Manejo de agua en Holanda. Zuiderzee Museum

Foto: Barco de pesca de turismo en el puerto de Scheveningen

HACIA EL ORDENAMIENTO DE LAS ACTIVIDADES HUMANAS EN EL MAR

Por: Juan Manuel Díaz M. *

Los pescadores artesanales atribuyen el descenso de sus capturas a la incursión de los barcos de pesca industrial en sus zonas de faena y el deterioro o pérdida de sus redes, al paso continuo de embarcaciones deportivas; los bañistas se quejan por el arribo continuo de basuras y partículas de carbón a las playas turísticas y los buzos deportivos protestan por el paso incesante de embarcaciones de recreo por los lugares en donde practican su actividad. Estos son solo algunos de los conflictos que se derivan de la superposición de las múltiples actividades que se realizan en los espacios marinos y costeros y tienden a incrementarse de forma generalizada en todo el mundo.

En las zonas costeras, las inversiones en turismo, maricultura, pesca, expansión portuaria e instalaciones industriales, incluyendo las mineras y petroleras, suelen conllevar una acelerada transformación del entorno natural y la competencia por el control de recursos de los que, tradicionalmente, dependen las comunidades locales. Ello incrementa los conflictos, la tasa de degradación de los ecosistemas costeros y el agotamiento de los recursos pesqueros comerciales.

Una de las causas principales que han propiciado esta situación de conflicto es el aumento acelerado de la población que se asienta en las zonas costeras del mundo. Otro factor que ha contribuido significativamente a exacerbar los conflictos por el uso de los espacios marinos, es la ausencia de derechos de propiedad sobre las áreas y los recursos marinos, lo que ha permitido el libre acceso y la explotación excesiva de los recursos dando origen a diversos conflictos sociales, económicos y ambientales. A ello se suma el hecho de que las entidades territoriales costeras carecen, por lo general, de jurisdicción sobre el espacio marino adyacente.

Lo que llama la atención es que nuestro país cuenta con 2.900 km de línea de costa, lo que significa

que casi la mitad de la extensión total de Colombia corresponde a espacios marinos. Situación que, histórica y geográficamente, debería haberse reflejado en una nación con mayor tradición y vocación marítimas. Sin embargo, en las últimas dos décadas, el país ha volcado su interés al desarrollo de grandes proyectos de desarrollo en las zonas costeras, principalmente en la costa del Caribe. Es así como en el transcurso de los últimos 20 años, se ha hecho evidente la proliferación de obras de infraestructura portuaria orientadas a la exportación de carbón, de complejos turísticos y de granjas de acuicultura, además de una inusitada expansión de las principales ciudades costeras. Ello también se ha visto reflejado en la cantidad e intensidad de usos, tanto extractivos como no extractivos, de los recursos derivados de los ecosistemas marinos y costeros.

Al igual que otros países, las estrategias de desarrollo para las zonas costeras en Colombia dependen de la transformación del ambiente natural en uno urbano o industrial, la cual ocurre la mayoría de las veces ignorando, o pasando por alto, la importancia de los servicios ambientales y la fragilidad de muchos ecosistemas marinos y humedales costeros. Igualmente, la inexperiencia y la falta de instituciones capaces de planificar el desarrollo del espacio marino y la zona costera a nivel local y regional, han contribuido significativamente al deterioro ambiental y a la sobreexplotación de muchos recursos, en esta porción del territorio colombiano.

Aunque las primeras acciones de planificación territorial de las zonas costeras en Colombia se remontan a la década de los 80, no fue sino hasta el año 2000, con la promulgación de la "Política Nacional Ambiental para el Desarrollo Sostenible de los Espacios Oceánicos y las Zonas Costeras e insulares de Colombia (PNAOCI)", que se estableció la delimitación de la zona costera y las unidades integrales de planificación y ordenamiento ambiental y que orienta la implementación del Manejo Integrado de Zonas Costeras (MIZC) en Colombia. Fue entonces cuando por fin se toma oficialmente en consideración el desarrollo sostenible de los espacios marinos y costeros, desde la conservación y restauración de la base natural para lograr un desarrollo armónico de las actividades productivas.

El MIZC se define entonces como un proceso dinámico, multidisciplinario e iterativo, diseñado para promover el manejo sustentable de las zonas costeras (ETC-TE 2003), y para su cumplimiento hay que tomar en cuenta la interacción, en espacio y tiempo, entre factores y elementos de las dimensiones social, económica, política y ambiental, así como la definición de las fronteras naturales.

Desde entonces se han adelantado varios procesos de MIZC en Colombia bajo el liderazgo del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y las CAR costeras, con el apoyo técnico del Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras INVEMAR, como el de las Unidades Ambientales Costeras río Sinú-Golfo de Morrosquillo y Darién, en el Caribe, y los de las Unidades de Manejo Integrado Guapi-Iscuandé y Llanura Aluvial del Sur, en el Pacífico. No obstante, a pesar del esfuerzo empleado en las fases preparatorias de diagnóstico y de lineamientos de los planes de manejo de estos procesos, en la mayoría de los casos, su implementación ha tropezado con inconvenientes de diversa índole o apenas si se inician.

El Ordenamiento Espacial Marino (OEM), como parte y complemento del MIIZC, es una forma práctica de crear y establecer una organización más racional del uso del espacio marino y las interacciones entre los diversos usos con miras a balancear las demandas del desarrollo con la necesidad de proteger los ecosistemas marinos y para lograr objetivos sociales y económicos de una manera abierta, transparente y planificada. Es importante mencionar que el OEM no arroja un plan concreto de una sola vez, sino que se trata de un proceso continuo e iterativo que se va adaptando y mejorando a través del tiempo.

Su desarrollo y puesta en marcha comprende una serie de diez pasos:

1. Identificación de necesidades y establecimiento de la autoridad
2. Obtención de apoyo financiero
3. Organización del proceso mediante una planificación previa
4. Gestión de la participación de los actores involucrados e interesados
5. Definición y análisis de la situación o las condiciones actuales
6. Definición y análisis de las condiciones futuras o la construcción de los escenarios posibles
7. Formulación y aprobación del plan de ordenación del territorio
8. Aplicación y cumplimiento de los acuerdos del plan de ordenación del territorio
9. Seguimiento y evaluación del desempeño del plan
10. Adaptación del plan y del proceso de gestión del espacio marino.

Estos diez pasos no son un proceso lineal simple que se mueve secuencialmente sino que requiere de in proceso de retroalimentación y ajuste sobre la marcha. Por ejemplo, los análisis de las condiciones existentes y los escenarios futuros pueden cambiar a medida que surja nueva información que deba incorporarse al proceso de planificación; la participación de los actores puede también cambiar el proceso en alguna etapa del desarrollo, obligando a reconsiderar decisiones tomadas en pasos previos, etc. La planificación es un proceso dinámico y los planificadores tienen que estar abiertos a adaptar y acomodar los cambios que surjan a medida que éste evoluciona con el tiempo.

El OEM, desarrollado de forma exhaustiva y completa, suministra en todo caso un marco integral para el manejo del espacio marino que representa una guía, pero no pretende sustituir los procesos de planificación realizados sectorialmente. Por ejemplo, el OEM puede aportar información importante de contexto para el manejo de áreas marinas protegidas o de las pesquerías, pero no es un sustituto de los planes de manejo formulados particularmente para estos sectores.

En desarrollo de este proceso metodológico es que MarViva está comprometida con el ordenamiento de

los recursos marinos y costeros en el Golfo de Tribugá, en el departamento del Chocó. Para esto ha firmado convenios con los Consejos Comunitarios Locales y ha contado con el apoyo de instituciones como el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, Codechocó y organizaciones como la WWF para la formulación participativa de los planes de manejo de los manglares de Nuquí, Tribugá, Panquí, Jurubirá y Coqui. Y el monitoreo pesquero en las nueve comunidades del Golfo de Tribugá con el apoyo del Incoder y del Invemar.

Referencias:
Ehler, Ch. y F.Douvere.2009. Marine Spatial Planning: a step-by-step approach toward ecosystem-based management. Intergovernmental OceanographicCommission and Man and the Biosphere Programme.IOC Manual and Guides No. 53, ICAM Dossier No. 6.Paris: UNESCO.
Hernández, M., Á. C. López y P. C. Sierra.2011. Manejo Integrado de Zonas Costeras: un reto para la investigación en colombia. www.invemar.org.co/re. dcostera1/invemar/docs/9328Plegablemizc.pdf
Ministerio de Medio Ambiente. 2000. Política Nacional Ambiental para el Desarrollo Sostenible de los Espacios Oceánicos y las Zonas Costeras e insulares de Colombia. Ministerio del Medio Ambiente, Dirección General de Ecosistemas, Bogotá, 73p.
Rosete, F.A., G. Enríquez y A. Córdova. 2006. El Ordenamiento Ecológico Marino y Costero: tendencias y perspectivas. Gaceta Ecológica, México

** Gerente del Programa de Ciencias, Fundación MarViva, Bogotá.*

Fotos Por: Juan Manuel Díaz, Carolina García y Ferney Díaz. Archivo MarViva

Foto: Playa San Andrés Isla. Por: Elizabeth Taylor. Coralina

SERVICIOS AMBIENTALES EN LA RESERVA DE BIOSFERA SEAFLOWER, BASE PARA EL BIENESTAR INSULAR Y SOSTENIBILIDAD A LARGO PLAZO DEL ÁREA MARINA PROTEGIDA

Por: Juliana Castaño Isaza, Winnie Lau, y Rixcie Newball, *

Los ecosistemas marinos y costeros proveen al ser humano de varios soportes para mantener la calidad de sus vidas. Dichos servicios están clasificados como de: provisión, regulación, soporte ecológico y cultural. Bienes tangibles como el pescado, los mariscos, y productos farmacéuticos son algunas de las provisiones, así como también el mantener el ambiente estable al controlar el clima, al proteger las costas contra tormentas y erosión y al filtrar el exceso de nutrientes. De igual manera es importante el servicio de fotosíntesis, que por ejemplo favorece a las pesquerías y la formación de tierra y arena para el desarrollo costero, espacios donde se desarrolla la recreación, el turismo, la educación y la estética. Estos cuatro tipos de servicios ecosistémicos marinos y costeros, son un recurso fundamental tanto para las comunidades del archipiélago de San Andrés como para la población mundial.

IMPORTANCIA DE LAS PLAYAS Y AMENAZAS.

El turismo es la fuente más importante de ingresos externos en el Caribe. Esto es particularmente cierto en San Andrés, ya que las estadísticas presentadas por CORALINA (Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés Providencia y Santa Catalina) muestran que cerca del 80% del PIB (Producto Interno Bruto) en la isla está relacionado con el turismo, el cual es principalmente turismo de playa. Sin embargo, las playas de la isla han empezado a erosionarse debido a factores que afectan directamente el ecosistema y ha ido paulatinamente reduciendo su calidad. El cambio climático es uno de los agentes que puede contribuir a la erosión y al parecer uno de los principales detonantes. Varios estudios sugieren que habrá un incremento en la actividad y/o intensidad de las tormentas y en el aumento en el nivel del mar (Phillips y Jones, 2006) para las siguientes 5 décadas. La erosión de las playas puede dejar expuesta la infraestructura a tormentas y al aumento del nivel del mar, generando así un impacto tanto sobre las comunidades como en el sector turístico. No obstante, debemos contemplar factores que protegen la costa contra tormentas y oleajes y mantienen naturalmente las playas ayudando a la producción de arena como los hacen los arrecifes de coral, los manglares y los pastos marinos; la salud de estos sistemas será determinante para la sostenibilidad de las playas, y su protección deberá ser una prioridad para garantizar una adecuada gestión frente a los efectos del cambio climático y asegurar el sustento de la gente de San Andrés.

Foto:Erosión de Playas San Andrés Isla. Por Juliana Castaño

ESTUDIO DE VALORACIÓN DE PLAYAS

Con el fin de crear una estrategia para la conservación de las playas de San Andrés Isla y buscar un mecanismo idóneo de sostenibilidad financiera del Área Marina Protegida Seaflower, se realizó un estudio de valoración contingente para evaluar el valor turístico de las playas de la isla. Un sistema de encuestas fue diseñado y aplicado a los visitantes que se encontraban en la sala de abordaje del aeropuerto de la isla. Se recolectaron 1,800 encuestas entre Enero 2 al 16 de 2011, las cuales suministraron información socio-económica del turismo. Los datos fueron utilizados para identificar el potencial de pérdida de ingresos para la isla como consecuencia de la erosión de las playas.

OPINIÓN DE LOS TURISTAS FRENTE A LAS PLAYAS.

Según los resultados de las encuestas, se llegó a la conclusión que de once atracciones en la isla, las playas son la atracción más importante (76% de las encuestas consideraron Muy Importante este factor) al momento de elegir a San Andrés como destino, seguido por el Clima (64.8%) y la facilidad de viaje (60.5%). El 98% de los turistas fueron a la playa durante su estadía, y alrededor de la mitad de ellos las visitaron entre 4 a 6 días y por un promedio de 4 a 6 horas diarias. Se observó que alrededor de tres cuartas partes de los turistas visitaron la playa Central (Sprat Bight), que más del 50% visitaron la playa ubicada en el Parque Natural Regional Johnny Cay y que el 50% visitaron la playa de San Luis. Adicionalmente se observó que el 90% de los turistas expresaron que volverían a la isla y que la recomendarían a sus familiares y amigos.

POTENCIAL DE PÉRDIDA DE INGRESOS Y DISPONIBILIDAD A PAGAR.

En el momento de introducir el problema de erosión de playas en la isla, se pretendía conocer la posición de los visitantes frente a la disminución de esta atracción. Al plantear el caso hipotético de la reducción de playas a la mitad como consecuencia de la erosión, el 60% de los visitantes dijeron que no regresarían a San Andrés y de los que regresarían, el 68% no pagarían el mismo valor y estarían dispuestos a pagar únicamente el 56% del valor del que pagaron en su última visita. Por otra parte, cerca de tres cuartas partes de los turistas no estarían inclinados a realizar otras actividades en la isla si no hubiera playas y la gran mayoría expresaron que las playas son el principal atractivo de San Andrés. Igualmente, el 70% de los turistas estarían dispuestos a realizar un único pago en promedio de $19.825 con el fin de prevenir la degradación de las playas y mejorar las condiciones de éstas a través de un mejor manejo de los arrecifes de coral y otros hábitats asociados a las playas como los pastos marinos.

SERVICIOS AMBIENTALES Y LA RESERVA SEAFLOWER.

Los resultados del estudio indican que la Reserva de Biósfera Seaflower presenta grandes oportunidades para conservar sus playas y los hábitats que las protegen. Las playas y los hábitats asociados como los arrecifes de coral, los pastos marinos son la base económica de San Andrés y en esta medida el sector turístico tendrán que jugar un papel preponderante. Tanto las comunidades locales como el sector privado, se benefician de los servicios ecosistémicos marinos y costeros. Estos ecosistemas asociados ayudan a prevenir que las olas entrantes lleguen a la costa y arrastren la arena hacia afuera de la costa. Sin embargo, no debemos ignorar la situación actual relacionada con la degradación medio ambiental asociada al cambio climático y generada como herencia del establecimiento del puerto libre en el año 1953, así como la sobre-explotación de los ecosistemas, que han causado impactos severos en la producción de arena. Un ejemplo de esto es el pez loro que produce 6 toneladas de arena a lo largo de su vida, pero está siendo extraído para consumo humano, conduciendo así a una reducción en la formación de arena. Para abordar esta situación, son necesarios los recursos financieros y así asegurar el manejo adecuado de las actividades de gestión.

OPORTUNIDADES PARA JUGAR UN PAPEL CLAVE EN LA CONSERVACIÓN.

En el escenario actual, el sector privado debe jugar un papel clave para ayudar a invertir en la infraestructura natural que le brinda apoyo a sus negocios. Al igual que mantienen sus edificios y otras obras de infraestructura en las que sus empresas se basan, hay una oportunidad aquí para el sector privado a desempeñar un papel activo en el mantenimiento de los arrecifes de coral, las praderas de pastos marinos, los peces loro y consecuentemente las playas que forman parte importante de sus operaciones. Existe un nuevo mecanismo para facilitar este tipo de participación del sector privado llamado Pagos por Servicios Ambientales (PSA) donde los usuarios, particularmente los que generan ingresos del medio ambiente, realizan pagos a los administradores o dueños de los recursos para ayudar a protegerlos para el futuro, tal como lo harían con cualquier inversión. PSA es una nueva estrategia para proteger la infraestructura natural. Podría verse como una asociación entre los sectores públicos y privados, donde el pago irá directamente para apoyar las actividades de gestión y monitoreos y se entregarán reportes de las actividades y sus resultados, para que los inversionistas tengan conocimiento sobre en lo que están invirtiendo. Es un flujo de financiación innovador y eficiente debido a que el sector privado y los administradores llegan a un acuerdo legal en donde ambas partes trabajan por un objetivo en común, a diferencia de las fuentes de financiamiento tradicionales, donde la financiación y la gestión de los resultados pueden ser inciertos. Esta es una solución donde todos ganan, ya que hay recursos financieros suficientes a largo plazo para asegurar que el ambiente pueda seguir suministrando los servicios en los cuales todo el mundo se basa, y las personas que se benefician de estos servicios ambientales juegan un papel directo a futuro para proteger su propio bienestar.

Foto:Coral. San Andrés Isla. Por: Nacor Bolaños

Foto:Coral Cuerno de Alce. San Andrés Isla. Por: Nacor Bolaños

Referencias:
Phillips y Jones, 2006. "Erosion and Tourism Infrastructure in the Coastal Zone: Problems Consequences and Management". Tourism Management. Vol. 27. Pp. 517-524

** Juliana Castaño Isaza, Asociada y Winnie Lau, Gerente de Programa, Marine Ecosystem Services (MARES) Program, Forest Trends Rixcie Newball, (Economista Líder Área Marina Protegida Seaflower, CORALINA*

GUARDERÍAS DE CORALES EN EL PARQUE NACIONAL NATURAL TAYRONA

Por: Ángela María Etcheverry. Colaboración: César Fernando García Llano *

EL ARRECIFE: DIVERSIDAD Y FRAGILIDAD

Un arrecife de coral es una asociación de antiguas formas de vida, la cual ha existido desde hace unos 200 millones de años. La base de su estructura son los pólipos individuales de coral que forman colonias y construyen sus propios esqueletos calcáreos. Pero los diminutos pólipos no podrían construir estas enormes estructuras que parecen rocas sin la ayuda de unas algas microscópicas asociadas llamadas zooxantelas que producen energía mediante fotosíntesis. Aunque los pólipos atrapan sus propios nutrientes, es la energía adicional que les suministran las zooxantelas lo que les permite construir estas enormes estructuras de formas muy diversas, según la especie.

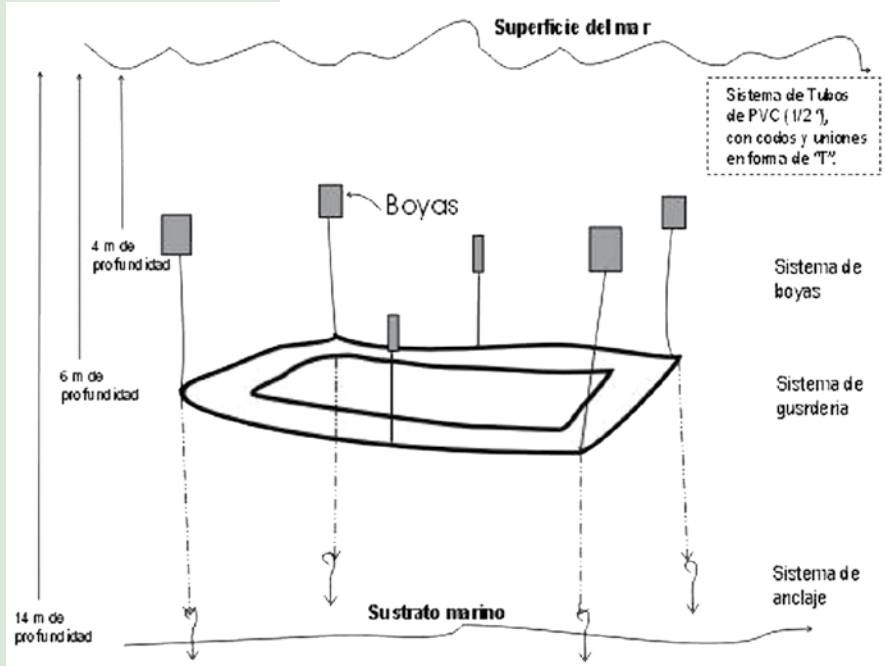


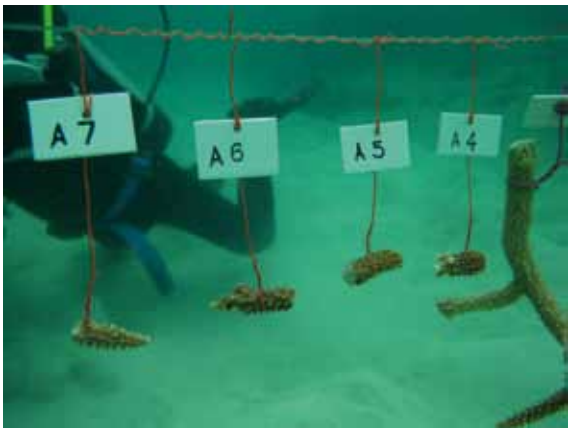
Figura 1. Método de Guardería en Bandejas

Asociadas a estos corales generalmente se encuentran muchas otras especies, como algas calcáreas y esponjas, las cuales viven fijas sobre el sustrato rocoso o lo perforan contribuyendo a darle las formas y colores caprichosos que son características del arrecife coralino. Este ecosistema son el más diverso del planeta, pero no sólo por el número de especies que lo conforman, sino por las distancias de parentesco que hay entre sus habitantes. Los arrecifes de coral albergan el 25% de todas las especies marinas del mundo. Además de ser tan diversos, estos ambientes tienen un equilibrio muy frágil: necesitan de aguas claras y temperaturas estables para que todos sus componentes se mantengan sanos.

Fotos: Repoblamiento. Por: Gustavo Sánchez

BENEFICIOS AMBIENTALES DE LOS ARRECIFES DE CORAL

Sumergirse en el esplendor de un arrecife de coral sano es como hacer un viaje al verdadero país de las maravillas, donde nada es lo que parece. Los peces e invertebrados que habitan este universo lleno de volúmenes y colores diversos, son igualmente coloridos y vistosos. Es por ello que los arrecifes de coral se cuentan entre los principales atractivos turísticos de los pocos países del mundo que cuentan con el privilegio de tenerlos.



Fotos: Método de Guardería. Por: César Fernando García Llano

Pero además de atraer visitantes, los arrecifes contribuyen al sostenimiento de la producción pesquera, pues sus grietas y agujeros ofrecen a peces e invertebrados albergue para la reproducción y protección contra los predadores. También ayudan a mitigar los efectos del cambio climático al absorber gas carbónico de la atmósfera, aportan sedimentos a la formación de playas, y las barreras que forman los arrecifes frenan la fuerza del oleaje y protegen las costas de la erosión.

La segunda barrera coralina más extensa de América, después de la de Belice, se encuentra frente a las costas del Parque Nacional Natural Old Providence McBean Lagoon.

CORALES EN PELIGRO

Las aguas cálidas y cristalinas del mar Caribe ofrecen las condiciones ideales para el desarrollo de arrecifes coralinos. Desde la década de los 80 del siglo pasado, en varias zonas del Caribe las áreas arrecifales han sufrido grandes cambios que han llevado al deterioro actual de estos ecosistemas. El Estado colombiano protege estos frágiles ambientes marinos en los parques nacionales naturales Old Providence McBean Lagoon, Corales del Rosario y de San Bernardo y Tayrona.

Más no por ello están exentos de amenazas. Aunque algunas de ellas, como la pesca con dinamita, están bajo control en estas áreas protegidas, los sedimentos que llegan arrastrados por los ríos desde el continente son un problema grave para los corales, pues oscurecen las aguas e impiden la fotosíntesis de las zooxantelas y favorecen la proliferación de macroalgas que los cubren hasta matarlos.

PROYECTO PILOTO DE RESTAURACIÓN DE CORALES

Pese a la mortandad de corales casi generalizada en el Caribe colombiano, en el área del Parque Nacional Natural Tayrona persisten algunas colonias de las especies de coral que sufrieron la mortandad masiva en la década de los 80 [1]. Es probable que las colonias de Acropora cervicornis y Acropora palmata hayan logrado sobrevivir al evento de mortandad gracias a resistencias genéticas hacia las enfermedades[2].

La situación actual de los arrecifes coralinos requiere del desarrollo de estudios y técnicas que favorezcan la conservación de estos ecosistemas. Considerando lo anterior, así como por el estado de vulnerabilidad y peligro de extinción en que se encuentran las especies del género Acropora en el Caribe, y la necesitad que existe

de recuperar las funciones ecosistémicas de los arrecifes, se propone la implementación de estrategias de restauración y conservación de estos ecosistemas.

En este orden de ideas, El Parque Nacional Natural Tayrona, la Universidad Jorge Tadeo Lozano y el Centro de Buceo Calipso del Municipio de Taganga, han unido esfuerzos para desarrollar un estudio sobre la implementación de dos tipos de guarderías para la cría de fragmentos de coral (figuras 1 y 2).

Las guarderías a media agua son una metodología desarrollada en Israel y probada en diferentes lugares del mundo, como un intento de crear estructuras en donde los corales tengan mejores condiciones que les permitan crecer más rápidamente, bajo supervisión y mantenimiento humano hasta que se puedan re-plantar en el arrecife. Las guarderías, ubicadas en las bahías de Gayraca y Neguanje, fueron diseñadas según los métodos propuestos por Ross (En Prensa) y Shafir et al. (2006), y permiten la cría de docenas a cientos de fragmentos.

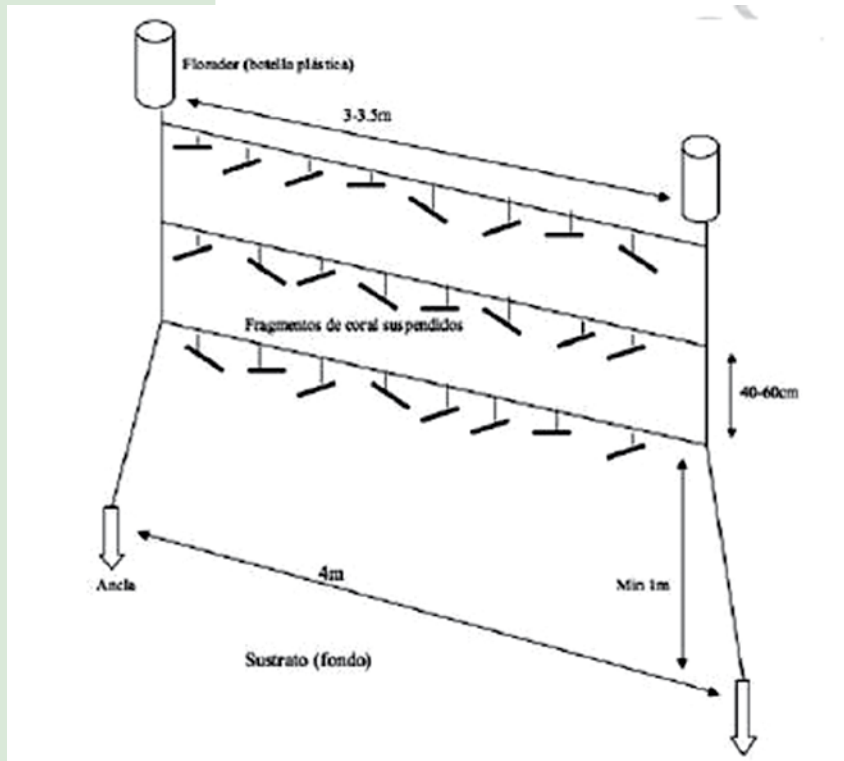


Figura 2. Colgadero de ropa

El objetivo de dicho estudio es evaluar la efectividad de cada guardería en cuanto a sobrevivencia y crecimiento de los fragmentos y los costos de cada una, para poder desarrollar posteriormente un programa de restauración de arrecifes coralinos.

Adicionalmente, se desarrollará un proyecto piloto dirigido a la cría de plánulas, reclutas y juveniles de coral para la restauración. De tener éxito con este proyecto, este método podrá ser utilizado como estrategia de restauración coralina y como base para la conservación de los arrecifes del Caribe colombiano.

Pero adicionalmente a la parte técnica, se implementan estrategias de participación social en la conservación mediante convocatorias de trabajo voluntario y programas de educación ambiental de la comunidad, de manera que estos esfuerzos tengan resultados sostenibles en el tiempo que permitan la pervivencia de este hermoso y productivo ecosistema.

** Ángela María Etcheverry. Aréa de Comunicaciones Parques Nacionales Naturales. César Fernando García Llano, Biólogo Marino, Esp. SR & SIG, Coordinador Sub Programa de Recursos Hidrobiológicos del Parque Nacional Natural Tayrona.*

Referencias:

[1]Pizarro, V. op. Cit.
[2] Idaji, J. A., Lee, S. C., Bruno, J. F., Prect, W. F., Allen-Requa, L., P. J. Edmunds. 2006. Rapid phase-shift reversal on a Jamaican coral reef. Coral reef online first: online first.

EL POTENCIAL DE APROVECHAMIENTO DEL PEZ DORADO EN EL PACÍFICO COLOMBIANO

Por: Edith Johanna Gutiérrez, Ana María Bernal y Vladimir Puentes*

Foto: Dorado. Por: Johanna Gutiérrez y Ana Bernal, Puerto la Catalina Buenaventura (Colombia).

La administración de los recursos pesqueros con una perspectiva mas holística ha tomado importancia y se ha convertido en uno de los grandes retos a nivel mundial; la tendencia a involucrar no solamente criterios de desarrollo tecnológico y de producción, sino también criterios ambientales y de sostenibilidad en la actividad pesquera, ha llevado a tener una visión integral del aprovechamiento que tienda hacia un equilibrio social, económico, ecológico, político y cultural. Colombia por su parte, es un país tropical que cuenta con aproximadamente el 50% del territorio en sus mares, los cuales tienen una gran biodiversidad de ecosistemas y recursos hidrobiológicos únicos, cuyo aprovechamiento requiere de políticas y medidas de manejo ajustadas a la realidad, una mejor estabilidad legislativa e institucional para el sector pesquero nacional, y una conciencia de los pescadores sobre la finitud de estos recursos si entre todos no se aprovechan adecuadamente.

Una de las especies con un aparente gran potencial para el desarrollo de su pesquería en el océano pacífico colombiano es el Dorado (Coryphaena hippurus), también llamado “Perico”, “Mahi-Mahi”, “Dolphinfish” y localmente “Chimbilo”. Es un recurso migratorio circuntropical que entre noviembre y abril pasa por las aguas del Pacifico Este tropical y presenta gran interés a nivel comercial y recreativo para los pescadores y aficionados debido a sus características físicas y su dinámica; sin embargo se conoce muy poco de su situación real de manera integral a nivel nacional. Su carácter migratorio hace que las medidas para el adecuado manejo de su aprovechamiento deban ser al menos parecidas en aquellas naciones donde el recurso pasa por sus aguas jurisdiccionales y zona económica exclusiva.

En este sentido, el Proyecto de Pesca del Corredor Marino del Pacifico Este Tropical –CMAR- adelantó un trabajo con metodologías innovadoras para la evaluación integral de pesquerías que involucra elementos de la evaluación ambiental integral (Diagrama FMPEIR - Fuerza motriz-presión-estado-impacto-respuesta), y metodologías de prospectiva y biogramas utilizados en la administración ambiental. Esta aproximación permitió ver el estado del recurso de forma en la que se ve afectado por la naturaleza, las actividades humanas y las políticas públicas, y así establecer lineamientos básicos como referencia para un manejo adecuado. Este proceso se baso en una completa revisión bibliográfica, visitas de campo y entrevistas a expertos de la autoridad pesquera nacional, autoridad ambiental nacional (Bogotá y Buenaventura), institutos de investigación, organizaciones no gubernamentales relacionadas con el tema y armadores pesqueros.

A nivel regional, los registros de captura de los cuatro países miembros del CMAR de los últimos 10 años (2001-2010) muestra como Ecuador es el país que mas reporta capturas con un reporte máximo de capturas de 13.490 Ton. en 2008 (Ecuador-INP, 2011) y le sigue Costa Rica con un record máximo de captura de 11.221 Ton. en 2001 (Costa Rica-INCOPESCA, 2010). Colombia reporto sus mayores capturas en 2001 con 2.500 Ton. en 2001 (Colombia- ICA,

2009) y se pudo constatar que Panamá también lo captura pero sus registros de capturas no lo diferencian todavía de otras capturas pelágicas.

A nivel nacional, el Dorado es capturado por la flota industrial o semi-industrial en el sector de Buenaventura y por la flota artesanal en los sectores de Tumaco y Bahía Solano principalmente, sin reglamentación ni planificación especifica para su aprovechamiento, pero siempre estableciéndose como alternativa de desarrollo de las pesquería (Reuniones del Comité Ejecutivo para la Pesca, 2006 a 2011)[1]. El Taller Nacional de Recursos Pelágicos en el Océano Pacífico Colombiano (Proyecto de Pesca BID-CMAR – INCODER, 2010), permitió obtener elementos importantes para elaborar un diagnostico general actual de la pesquería de Dorado. En este taller, la Universidad Nacional (Sede Palmira, en coordinación con armadores pesqueros, mostró sus primeros resultados sobre la presencia de Dorado en aguas Colombianas durante su temporada utilizando áreas productivas a partir de frentes térmicos obtenidos por fotografías satelitales para reducir el tiempo de búsqueda de cardúmenes.

En análisis nacional permitió identificar 16 variables relacionadas con esta pesquería (Tabla 1) en los diferentes componentes social, político-institucional, biológico y económico a cada una de las cuales se le estableció indicadores de seguimiento como base de referencia para el manejo del recurso. Se priorizaron las variables mas estratégicas siendo estas la Institucionalidad, una de las mayores debilidades para esta pesquería y todo el sector pesquero en general; la Normativa nacional e internacional ya que no hay un marco legal que regule aprovechamiento de este recurso y se considera que las medidas regulatorias especificas para esta pesquería son necesarias. Por ultimo, la abundancia del recurso depende de factores medioambientales y del esfuerzo de pesca ejercido por los países donde se aprovecha el Dorado en el Pacifico Este Tropical, incluyendo a Colombia.

Se identificaron 8 actores sociales involucrados con la pesquería Dorado: la autoridad pesquera, la autoridad ambiental, las instituciones de investigación, las organizaciones no gubernamentales, el sector pesquero industrial, el sector pesquero artesanal y los expertos nacionales e internacionales, de los cuales los que mas influyen en esta pesquería son el sector pesquero industrial y la autoridad pesquera, pues para el desarrollo de esta pesquería en Colombia es necesaria una flota de características industriales o al menos un método que permita acceder al recurso que pasa alejado de nuestras costas pero que parece tener un potencial que todavía no se aprovecha en Colombia, y un órgano regulador que permita el desarrollo sostenible de la pesquería.

Las variables, indicadores y actores estratégicos identificados, permitieron proponer lineamientos generales y específicos para el manejo adecuado dentro de los que se encuentran : i) Reforzar la institucionalidad que ejecuta las políticas pesqueras del país, que a su vez permitirá darle mejor manejo a la pesquería del Dorado, ii) Expedir normativa nacional que maneje y regule la pesquería de Dorado en aguas jurisdiccionales y zona económica exclusiva, iii) generar mas conocimiento sobre su pesquería a través de líneas de investigación y monitoreo que la incluyan, iv) Desarrollar gradualmente una flota y estrategia que permita acceder de manera rentable y mejor al recurso a su paso por aguas colombianas, y

Foto: Embarcación Doña Rosario. Por: Johanna Gutiérrez y Ana Bernal. Buenaventura (Colombia).

Tabla 1. Variables estratégicas de la pesquería de Dorado	
Serie	**Variable**
V1	Generación y regulación de empleo
V2	Relación comunidad -Estado
V3	Educación, capacitación y sensibilización
V4	Institucionalidad
V5	Normatividad nacional e internacional
V6	Medidas Regulatorias
V7	Investigación sobre la especie
V8	Estadísticas pesqueras
V9	Costos Operacionales
V10	Esfuerzo de pesca
V11	Infraestructura
V12	Cadena de comercialización, promoción y divulgacion del producto
V13	Abundancia
V14	Carnada
V15	Captura Incidental
V16	Ciclo reproductivo

v) Con base en el Plan de Acción nacional de Dorado de Ecuador, promover un Plan de Acción Regional para la especie que visita las aguas nacionales de los países que lo aprovechan (Perú, Ecuador, Colombia, Panamá y Costa Rica, entre otros.).

Especiales agradecimientos a todas las personas que aportaron su experiencia, tiempo e información. A la Universidad Distrital, Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, Subgerencia de Pesca y Acuicultura de INCODER, Fundación Malpelo y la Unidad de Parques Nacionales Naturales por el apoyo a este trabajo.

Fotos: Taller Pelágico. Johanna Gutiérrez y Ana Bernal. Salón de Conferencias, Cámara de comercio, Buenaventura (Colombia).

[1]*Instancia nacional que determina las cuotas globales de pesca, conformado por el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial e INCODER.*

Referencias:

ICA (Instituto Colombiano Agropecuario). 2009. Estadísticas utilizadas en la presentación por Colombia en el IV Taller sobre Etiquetado de productos pesqueros. Vicepresidencia de la República, Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, Instituto Colombiano Agropecuario-ICA, Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, Comisión Colombiana del Océano, WWF Colombia. Callao, Perú.

INCOPESCA (Instituto Costarricense de pesca y acuicultura). 2010. Información de mercado, departamento de Mercadeo. [En línea] ‹http://www.incopesca.go.cr/Mercadeo/Mercadeo1.htm› (Consultado el 24/02/2011)

INP (Instituto Nacional de Pesca de Ecuador). 2011. Estadística de desembarco según grupos de especies capturadas. [En línea] ‹http://www.inp.gob.ec/irba/estadisticas/Desembarques%20de%20P.P.G%202000%20-%202009.pdf› (consultado el 24/06/2010).

Proyecto de Pesca BID-CMAR – INCODER. 2010. Memorias del Taller Nacional de Recursos Pelágicos en el Océano Pacifico Colombiano. Octubre 6 y 7 de 2010. 25p.

**Edith Johanna Gutiérrez, Ana María Bernal Asistentes locales, Proyecto de Pesca CMAR y Vladimir Puentes Facilitador por Colombia, Proyecto de Pesca CMAR*

SISTEMA INTEGRADO DE ESTACIONES DE CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO DIMAR/ARC

Por: CF Juan José Jiménez Beltrán*

La Dirección General Marítima en conjunto con la Armada Nacional, efectuará la implementación en Colombia de un Sistema de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima, SICTVM, el cual permitirá garantizar la vigilancia y control efectivo de las áreas jurisdiccionales marítimas, mejorar la seguridad y eficacia de la navegación, la seguridad de la vida humana en el mar, la protección del medio marino y la zona costera adyacente, incluidas las obras e instalaciones mar adentro, el servicio de búsqueda y rescate de personas en el mar y apoyar las tareas de salvamento marítimo para embarcaciones y artefactos navales.

Así mismo apoyará las actividades de investigación científica en las áreas jurisdiccionales marítimas, los programas de protección de buques y puertos contra el terrorismo, la represión del uso ilegal de los espacios oceánicos para el tráfico ilícito a nivel nacional e internacional, facilitará la identificación y vigilancia de los buques, la planificación estratégica de sus movimientos, la facilitación de asistencia, el suministro de información náutica y finalmente el ejercicio del Control Naval de Tráfico Marítimo cuando se requiera.

Este gran proyecto permitirá integrar esfuerzos y funciones de ambas entidades en pro de la seguridad marítima de las unidades que navegan en las aguas jurisdiccionales colombianas. Cabe resaltar que este tipo de sistemas de control de tráfico marítimo ya ha sido implementado en otras partes del mundo, y en Colombia tanto la Autoridad Marítima Nacional como la Armada Nacional lo ejercían en forma separada; Dimar efectuaba el control administrativo de las naves y la Armada Nacional ejercía funciones operativas de control de tráfico, vigilancia y seguridad marítima a través de las unidades de Guardacostas.

El proyecto tiene como finalidad implementar un sistema integrado de servicio de control de tráfico marítimo para Colombia conformado por los diferentes

Foto: Torre de Control de Tráfico Marítimo de la Capitanía de Puerto de Cartagena. Archivo DIMAR

componentes de la Armada Nacional y de la Dirección General Marítima, con lo cual se busca entre otros contribuir al mantenimiento de la soberanía nacional, la protección de los intereses de la nación y el fortalecimiento de la seguridad marítima integral. Una vez implementado, se desea que el sistema efectúe el seguimiento y control de todas las embarcaciones, artefactos navales y estructuras fijas o semifijas en el suelo o subsuelo marino que efectúen actividades marítimas en las áreas marítimas jurisdiccionales de la Nación incluyendo las Aguas Interiores, Mar Territorial, Zona Contigua y Zona Económica Exclusiva, así como las embarcaciones nacionales que efectúen navegación fuera de las áreas jurisdiccionales.

Imagen: Prototipo Torre de Control de Tráfico Marítimo

OBJETIVOS DEL PROYECTO

El Sistema Integrado de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima (SICTV) se diseñó para alcanzar los siguientes objetivos principales:

- Facilitar la vigilancia y control efectivo de las áreas jurisdiccionales marítimas.
- Mejorar la seguridad y eficacia de la navegación, la seguridad de la vida humana en el mar, la protección del medio marino y la zona costera adyacente, incluidas las obras e instalaciones mar adentro.
- Mejorar el servicio de búsqueda y rescate de personas, en el mar y apoyar las tareas de salvamento marítimo para embarcaciones y artefactos navales.
- Apoyar y controlar la realización de las actividades marítimas en las aguas jurisdiccionales colombianas.
- Apoyar los programas de protección de buques y puertos contra el terrorismo, los cuales permitan garantizar la estabilidad y el desarrollo económico de la nación proyectándola como una nación segura para la inversión nacional y extranjera.
- Efectuar el Control Naval de Tráfico Marítimo cuando se requiera.

Para alcanzar los objetivos mencionados anteriormente el SICTV deberá articular dos componentes: en primer lugar el monitoreo a embarcaciones que hace Guardacostas para adelantar las operaciones de vigilancia, control e interdicción sobre las actividades ilegales como el narcotráfico, los actos de robo a mano armada contra embarcaciones, el contrabando y el tráfico de armas; en segundo lugar el control

del arribo, tránsito y zarpe de las embarcaciones mercantes de tráfico internacional o cabotaje, el cumplimiento de la normatividad internacional y nacional efectuado por Dimar y la Armada Nacional de acuerdo con sus competencias.

A parte de los beneficios que el SICTV le dará a la comunidad marítima en general, permitirá que la Armada Nacional y la Dirección General Marítima generen una única doctrina que conlleve a la estandarización de procedimientos para el control y vigilancia del tráfico marítimo, permitirá la integración, articulación y conectividad de equipos, la centralización de la información, la optimización de la infraestructura actual y del personal idóneo.
Equipos Básicos para la puesta en servicio de una Estacion de Control de Tráfico Marítimo (ECTM):

- Sistema de Radar.
- AIS.
- RDF.
- Estacion de Radio (VHF, HF).
- Estacion Meteorológica.
- Sistema de Cámaras de TV.
- Sistema GMDSS.
- Conexión al Sistema LRIT.
- Conexión al Sistema VMS.
- Conexión a Internet.
- Soporte Eléctrico redundante.
- Repetidores Remotos (Para las ECTM que los requieran).
- Interconexión entre las diferentes ECTM y la Sede Central.
- Sistema para la protección de los equipos (pararrayo).
- Sistema NAVTEX - MSI.

Para la instalación de los equipos mencionados se debe contar con una infraestructura apropiada que los soporte, incluyendo espacios habitacionales para los funcionarios que se encarguen de su operación y mantenimiento; sumado a lo anterior se debe garantizar una adecuada temperatura en estas instalaciones la cual permitirá garantizar el correcto funcionamiento de los equipos y el alargue de su vida útil.

El señor Contralmirante Leonardo Santamaria Gaitán, Director General Marítimo, manifestó su compromiso en la implementación de este sistema, afirmando que ya se autorizaron los recursos para iniciar los estudios técnicos correspondientes a la infraestructura del proyecto, es así que se efectuarán los diseños técnicos de las Torres de Control de Trafico Marítimo (TCTM) de Santa Marta, San Andrés, Tumaco, Turbo y Coveñas.

De esta forma la Armada Nacional y la Dirección General Marítima buscan actualizar sus procedimientos, infraestructura y equipos utilizados para el control del tráfico marítimo, beneficiando de esta forma a todas las personas nacionales y extranjeras que desarrollan actividades marítimas en las aguas jurisdiccionales.

**Responsable Área Control de Tráfico Marítimo –DIMAR-*

EL OFICIAL NAVAL

Por: Vicealmirante Jos Ignacio Rozo Carvajal

omado del libro: Velas al viento *"La travesía",* del Vicealmirante José Ignacio Rozo Carvajal

Oficial significa hombre de honor, expresión viviente de la nobleza de carácter, de la integridad y del refinamiento de las costumbres y maneras.

La navegación a vela es un arte y una ciencia. Realizar un crucero a bordo del buque escuela ARC Gloria es parte integral de la formación de los futuros oficiales de la Armada nacional. A bordo, se realiza un entrenamiento teórico práctico en que el compañerismo y las relaciones interpersonales se consolidan como resultado del trabajo en equipo. Se aprende de manera práctica el arte de la marinería y la maniobra y a afrontar las contingencias de la meteorología y los rigores del mar. Cuando se arriba a puerto, se practica el don de gente y la caballerosidad como embajadores de buena voluntad de nuestra Nación.

Charles de Gaulle, general y presidente de la República francesa después de la Segunda Guerra Mundial, escribió en su libro 'Al filo de la espada", que las guerras, con su crueldad y sus tragedias, han sido causa de las grandes transformaciones de la humanidad. Hoy podríamos decir que los impresionantes avances de los últimos cincuenta años se deben a la carrera espacial y los avances tecnológicos que con ella se han propiciado. Ahora bien, si nos remontamos a los orígenes de la humanidad y si hacemos conciencia que los espacios que separan a los continentes están cubiertos por los mares y los océanos ocupando las cuatro quintas partes del planeta, resulta lógico entender que el hombre se ha servido siempre de ellos para hacerse presente en todos los confines de la tierra, establecer lazos de comunicación, desarrollar el comercio y realizar las grandes transformaciones de la historia.

La vigencia del hombre en el mar significa que un día se atrevió a ir más allá de esa línea imaginaria del horizonte y decidió enfrentarse con sus propias limitaciones a las contingencias de un medio extraño a su propia naturaleza. Embarcaciones frágiles e inseguras fueron evolucionando con el paso del tiempo bajo la voluntad de hombres curtidos por los

embates del mar, los vientos huracanados, el sol canicular y el gélido invierno. Entonces, en la inmensa soledad del mar fueron surgiendo los recios marinos, los intrépidos navegantes, los aventureros sin par, los grandes capitanes, pero también, las historias y leyendas de osados corsarios y el arquetipo de los grandes almirantes.

De esos hombres de mar, surge la estirpe del Oficial Naval u Oficial de Marina, figura engalanada de cualidades y virtudes que lo ameritan para ser ciudadano del mundo.

Es en el ejercicio de nuestros deberes, que a bordo del buque escuela se asume la responsabilidad de inculcar y fortalecer cualidades y virtudes que honran la figura del Oficial Naval. Para hacer referencia al alcance de tan ingente tarea, recurro a un artículo de la revista de los cadetes de la Escuela Naval 'Almirante Padilla', 'La Corredera', escrito a finales de los años cuarenta, por el Capitán de Corbeta Antonio José Tanco, quien con el Ejército, participó en el conflicto con el Perú de 1932, pasó a la Armada Nacional y fue su comandante de julio de 1949 a octubre de 1950

"Las calidades y cualidades de un oficial de Marina, son tantas y de naturaleza tal, que no existe profesión alguna, con exclusión quizá del sacerdocio, que sea tan exigente y a la vez ofrezca una meta tan elevada de perfeccionamiento físico, moral e intelectual.

L*a palabra "Oficial" rememora, ya los tiempos en que los caballeros ponían su fuerza y espada al servicio del derecho y de los débiles, ya la época de los cruzados. Nos trae a la mente a los grandes conductores de la humanidad: Gengis Kan, Alejandro César, Napoleón, Washington, Bolívar, o entra en instintiva asociación, los nombres de Nelson, Paul Jones, de Colón o Magallanes y de Vasco de Gama o las páginas de gloria escritas por Sucre, Ricaurte o Girardot, bajo el cielo de la patria.*

Oficial es sinónimo de Caballero; Oficial de Marina significa un caballero y un marino a la vez. El honor y la verdad componen los estribos sobre los cuales se levanta triunfal, la efigie del caballero y se forma el marino tras constante esfuerzo personal que le permita adquirir vasta cultura general, tras el cuidadoso estudio de las ciencias náuticas y el esmerado conocimiento de la ciencia de la guerra.

Los educadores de futuros comandantes de buques y almirantes en cierne, deben reunir las condiciones del investigador perspicaz y del conocedor a fondo de las múltiples y variadas tendencias del espíritu humano.
Oficial significa hombre de honor, expresión viviente de la nobleza de carácter, de la integridad y del refinamiento de las costumbres y maneras. Necesita ser también esencialmente sociable y su sociabilidad debe abarcar hacia arriba, para sentirse cómodo en los altos círculos de la sociedad, como hacia abajo,

para mezclarse y comprender a las clases humildes a las que debe aleccionar y guiar.

El Oficial debe ser, en esencia, un conductor de hombres; un caudillo a quien se obedezca con la sonrisa en los labios y un gran ánimo en el corazón. Para esto, es necesario que el Oficial se halle muy cerca de la perfección; pues si quien está llamado a obedecer descubre alguna falla en una de las múltiples condiciones que se exigen al caballero y al conductor, perderá su respeto por él y con esto su voluntad de obedecer, pues nadie obedece de buena gana a quien no respeta, por más autoridad que le pueda dar una posición.

El profano se preguntará: ¿cuáles son esas condiciones inherentes del conductor, cuya valorización se hace inconscientemente por el subalterno y de las cuales depende el éxito o el fracaso de la conducción? Son numerosas; he aquí algunas de ellas:

Inteligencia, esto es, la facultad de análisis, de deducción, la facultad de discernimiento. La inteligencia permite establecer juicios, como la deducción del análisis de los hechos. Se comprende que una inteligencia limitada es una gran desventaja para la conducción, pues el individuo se hallará perplejo cada vez que deba resolver una situación que se aleje de lo normal, viéndose obligado a pensar con cabeza ajena.

Juicio, el juicio es el acto de la mente que compara dos ideas para establecer su conveniencia o disconveniencia. Un juicio recto es la manifestación de una inteligencia superior que permite comparar y juzgar con más o menos rapidez, según que el grado de su desarrollo sea mayor o menor.

Iniciativa, es la calidad de quien acostumbra obrar o decidirse espontáneamente. Tiene la iniciativa muy estrecha relación con la responsabilidad, ya que es claro que quien actúa por su propia cuenta debe responder por sus actos. La experiencia en el servicio pone de manifiesto esta cualidad del Oficial.

Energía, es ésta la calidad de quien trabaja sin desmayo; de quien cumple su tarea una vez tomada la determinación de cumplirla. Dentro de ciertos límites, suple esta cualidad a la falta de inteligencia y se encuentra en estrecha conexión con el entusiasmo y la perseverancia, virtudes que son complemento indispensable. Con entusiasmo se cumple con una tarea o se lleva a feliz término una iniciativa, en la forma mas perfecta posible, sin considerar privaciones, penas ni sacrificios.

Perseverancia, es "firmeza y constancia en la persecución de un fin, no obstante obstáculos y desalientos"; hace persistir en la consecución del fin propuesto. Perseverancia no es "terquedad", la cual impulsa a la persistencia en obtener un fin, después de llegar al convencimiento de que se procede erróneamente. La energía y el entusiasmo, unidos al interés por el servicio y a la perseverancia, en cada uno de los miembros de la institución, constituye la Moral del Cuerpo Naval. Cuando tales cualidades se manifiestan en grado superlativo, entonces esa moral, ese espíritu permite un bien respaldado empuje hacia el progreso y el perfeccionamiento material y moral.

Aptitud para el mando, es la "facultad para dirigir e infundir respeto y obediencia, ejerciendo al mismo tiempo predominio moral suficiente para influir a otros sobre normas de acción voluntaria".

La aptitud para le mando no es tan sólo una cualidad aislada, sino que es el resultado, la consecuencia de una concreción de todas las cualidades que hacen de un hombre un conductor y un caudillo. Ese "infundir respeto y obediencia" no se consigue sino cuando se es un exponente vivo del carácter, del honor y de la caballerosidad. El "predominio moral" para hacer aceptar como "acción voluntaria" lo que es en realidad voluntad ajena, requiere una incontrastable fuerza moral, que solo puede nacer cuando la personalidad del oficial o del jefe se halla adornada en esplendente y maravilloso conjunto por cada una de las virtudes que venimos anotando.

Valor moral. Comúnmente entendemos por valor el vencimiento del miedo, el cual se pone a prueba tan sólo en aquellas ocasiones de peligro inminente. Pero el valor como condición moral del Oficial, no es esta clase de valor; es valor moral, el cual es mucho más importante que aquél. El valor físico

se lleva necesariamente en el bagaje de quien abraza la carrera de las armas, pero el valor moral es el valor de las convicciones, es el valor que nos permite reconocer los propios errores, rectificarse y construir el futuro sobre las enmiendas de sus yerros. Es el valor que permite obrar con iniciativa y que predispone el amor a la responsabilidad. Es el valor de quien hace capaz a quien lo posee, de sobreponerse a los personales resentimientos en beneficio del servicio y de la colectividad. Es el valor que permite dar órdenes que se estiman convenientes, aun a riesgo de perder la estima o la popularidad. Es el valor de reconocer las propias fallas, el valor de reconocer las propias virtudes, dones, capacidades, y valiosas actuaciones ajenas, haciéndolas resaltar para estimularlas. El valor implica decisión".

¿Por qué es diferente el Oficial Naval u Oficial de marina de hoy? Es necesariamente diferente porque la humanidad ha afrontado grandes transformaciones debido a los inmensos avances tecnológicos que el hombre ha logrado gracias al desarrollo del conocimiento y la investigación científica. El cadete, al ingresar a la Escuela Naval, accede a toda esa erudición que lo encausa hacia una adecuada preparación para el ejercicio de su profesión.

A bordo del Buque Escuela, el cadete se enfrenta a los rigores de la naturaleza y ejerce, sin proponérselo, a su temprana edad, el papel de embajador de su nación, y de mensajero de la idiosincrasia y las costumbres de su pueblo.

Ninguna razón, entonces, para abolir aquellas enseñanzas que son inculcadas desde el momento que los jóvenes ingresan como aspirantes a la profesión del mar. Al lado de un GPS habrá invariablemente un sextante para medir alturas y al lado de un procesador o de los sistemas automatizados de los buques, los submarinos, las patrulleras, lo helicópteros y los aviones, habrá siempre un oficial con el conocimiento necesario para su operación, direccionamiento y control, pero también un hombre de carácter, con el liderazgo que lo hace digno de la confianza de una sociedad; esa misma sociedad que está dispuesta a encomendarle nuevas generaciones de jóvenes de mar, desde el seno de nuestra Alma mater.

RUTINA DE UN PESCADOR DEL PACÍFICO

Por: José Domingo Lanzàzuri Riascos. Capitan de Pesca

"Al mal tiempo buena cara"
El decir del marinero
Si no es hoy será mañana
Con la mar brava o mansa
Siempre lleva su esperanza

Si no en la tarde en la mañana,
En la luna o en menguante
Con el optimismo firme
Siempre mira hacia delante

Muchachos, cosan lo huecos,
Que no escape la ranfaña,
La pesca que se va hoy
Nos hace falta mañana

Ayúdenme a gobernar
Porque me siento cansado
Y ojo abierto al horizonte
Que hoy está bien despejado.

Que no se pierda las machas
Y conformen mutuo apoyo,
Porque vamos a pescar
Pargo rojos, sierras y toyos.

Llego la hora de almuerzo,
Pero vamos a lanzar
Que ahí esta una mancha grande
Y es la que nos va a salvar

Wilson, corre a tu puesto,
Maneja bien la chalana,
La pesca que hagamos hoy
Nos da fuerza pa`mañana

Marceliano, ojo a ese winche,
Que no se vaya a trabar,
Que la corriente esta fuerte,
Pero vamos a pescar

Cocinero, ayude pues,
Las ollas déjelas quietas,
Que al terminar este lance,
Tranquilo, haremos la fiesta.

Es la rutina de siempre
Del intrépido del mar,
Que piensa en mujer e hijos
Y así conseguir el plan

Y así, se envejece uno
Perdiendo su estado físico
No olvidando al despistao
Que a este mar llamó pacifico

Sera que vino en cuaresma,
En fragata o portaviones
Porque, si navega en tiempos
De junio, julio o agosto
Por cierto debe tener
En su puesto los cojones.

Obra: Pescadores Valencianos.
Autor: Joaquin Sorolla y Bastidas

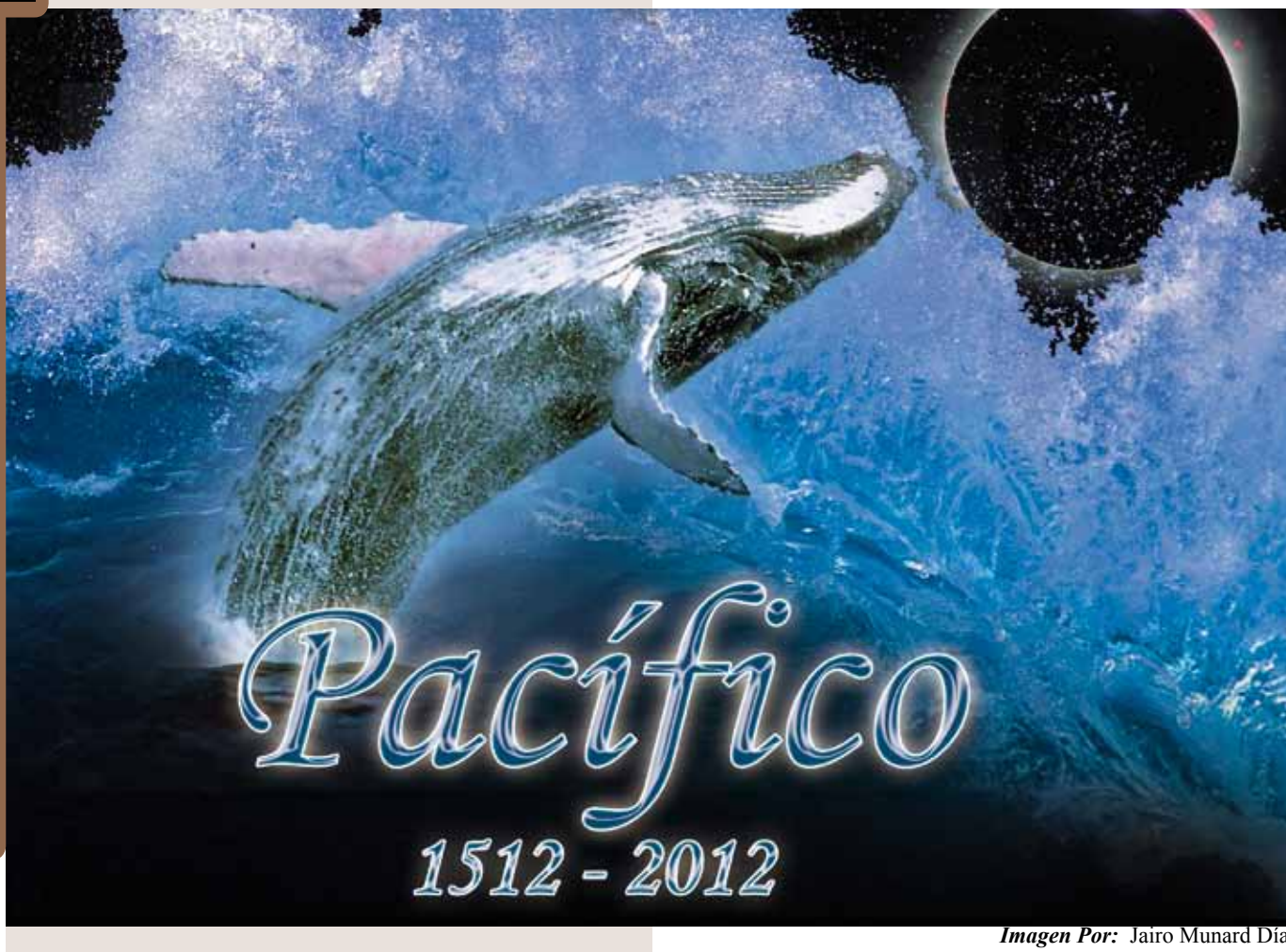


Imagen Por: Jairo Munard Díaz

OCÉANO PACÍFICO: 500 AÑOS

Por: Almirante(ra) Guidberto Barona Silva*

El 25 de septiembre del año 2013 se cumplen 500 años del Descubrimiento del Océano Pacífico por el conquistador VASCO NUÑES DE BALBOA. En 1501 partió para las Indias Occidentales. Después de transitar por los territorios insulares del Caribe Occidental, llegó a las Costas Colombianas (Golfo de Urabà); funda allí a SANTA MARIA ANTIGUA DEL DARIEN y desde esta localidad inicia sus expediciones que lo llevaron al descubrimiento del Océano Pacífico. El 01 de septiembre de 1513 inicia la expedición que lo llevo al descubrimiento del mar del sur, a lo largo del Golfo Urabà y del Río Atrato; se interna en los territorios continentales llegando a las alturas de la Cordillera CHUCUNAQUE. Desde allí a vista el mar el 25 de septiembre del 1513. Acto que el biógrafo Octavio Méndez Pereira describe los primeros momentos de este fabuloso descubrimiento así:

"Balboa mandó hacer alto. Y luego, ante la expectación ansiosa de sus hombres, continuó solo hacia la cumbre señalada. De improviso lo vieron clavar lavista en el espacio, quitarse el sombrero empenachado y caer de rodillas, en un uncioso recogimiento. Así, desde lejos, mientras el viento azotaba la cabellera rubia y el sol quebraba sus rayos como lampos de oro en las placas de su armadura, los españoles vieron a Vasco Núñez como un dios en el momento de la creación suprema. Cuando este les hizo señas de que se acercaran, estaba ya seguro de que había descubierto, de que había creado con su sueño un Océano. Aquí estaba, en efecto, el mar inmenso como una llanura de plata, confundido en la lejanía con el claro cristal del cielo. Las montañas descendían en escalas desnudas para ir a bañarse en sus playas o se hacían bosques de verduras para cubrir los brazos de sus esteros".

"El día 29 de septiembre de 1513, Vasco Núñez de Balboa llega finalmente a las orillas del mar descubierto. Vestido con todos sus arreos, con la espada desnuda y empuñada junto con el estandarte de la Virgen María entro en las aguas de aquel mar y

tomo posesión en nombre de los Reyes Fernando el Católico, Rey de Aragón y de su hija, la Reina Juana de Castilla".

Dejemos atrás la parte histórica del descubrimiento, y hablemos del Océano Pacifico. Cubre la mitad del globo terrestre, con 180 millones de kilómetros cuadrados y a sus riberas se asoman 41 países, con el 40% de la población mundial. El borde litoral de este enorme océano encierra la gigantesca masa de agua de mayor extensión y profundidad en el mundo y sus bordes oriental y occidental constituyen las puertas de acceso a las mayores masas continentales terrestres: Asia, Oceanía y América. Son ribereños de estos continentes las grandes potencias económicas y militares del mundo y países en desarrollo; en el Oriente: China, Japón, Rusia, Corea del Sur, Taiwán y Australia entre otros. En Occidente: Canadá, Estados Unidos, México, Panamá, Colombia, Ecuador, Perú y Chile entre otros.

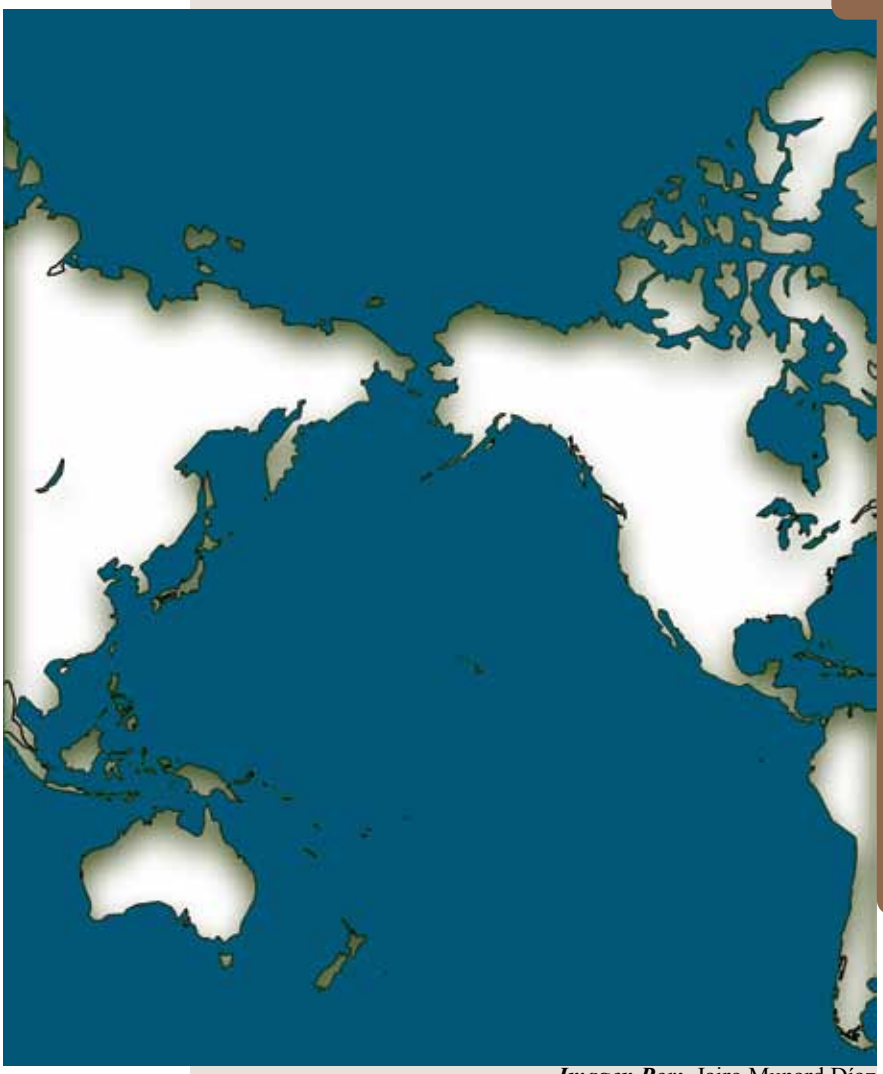


Imagen Por: Jairo Munard Díaz

Este universo oceánico guarda en sus aguas suprayacentes a los fondos marinos las mayores riquezas ictiológicas del planeta; sus reservas de biomasa constituyen la fuente alimenticia para la humanidad en los próximos siglos. En el suelo y subsuelo de los fondos marinos existen los mayores yacimientos de recursos no vivos: minerales e hidrocarburos.

Actualmente es el área de mayor actividad económica productiva y de consumo que tiende a desplazar en el futuro las economías de occidente.

A pesar de la diversidad de culturas, razas e idiomas de muy variadas características y de los sistemas políticos de gobierno, existe en este universo una vocación integracionista en un mundo cada vez más globalizado que impulsa el desarrollo de estas economías y su fortalecimiento, lo cual ha generado una búsqueda de acercamientos dando como resultado el nacimiento de múltiples organizaciones regionales.

En resumen, lo que esta ocurriendo, es un cambio geopolítico a nivel global que esta moviendo el centro de gravedad económico y productivo de la Cuenca Atlántica a la Pacifica y que brinda a todos los países ribereños una excelente oportunidad para su desarrollo.

Este panorama representa para los países en desarrollo del Hemisferio Americano, una gran oportunidad, especialmente para Colombia, si decide no ser más un espectador y participar activamente, aprovechando su dinámica de crecimiento, en las actividades económicas y productivas de la región. Si Colombia abandona su alejamiento del mar y decide participar en esta gran apertura hacia el Pacifico, su primer paso seria estructurar una política firme y coherente hacia la región. Claro que primero tiene que ordenar su institucionalidad y organizarse como un país marítimo que ha decidido por fin desarrollar su sector marítimo incorporándolo a la economía nacional como elemento vital de desarrollo. Serias dudas nos asaltan si miramos nuestro pasado y presente como país ribereño de este mar. El Pacifico Colombiano no ha estado en los planes de desarrollo integral; el Litoral es una de las regiones mas deprimidas del país.

• *Presidente Consejo Directivo Liga Marítima de Colombia*

RÓBALO EN SALSA DE HINOJO

Por : Alejandro Campos Molano. Chef Sena.

Ingredientes
1 Ramita de hinojo fresco
150 ml de Crema de leche
1 medida de Ron blanco
50 Gramos Mantequilla

Para el acompañamiento.
200 gramos de Yuca
350 ml de Aceite para freír
Sal y pimienta al gusto

Preparación.
Tomamos el filete de robalo teniendo en cuenta la frescura del producto en su textura y su color lo salpimentamos por ambos lados en un sartén de teflón bien caliente lo colocamos por el lado más consistente en mantequilla sin dejarla quemar para esto le agregamos un chorrito de aceite de oliva, se sella el filete luego lo flambeamos con el ron blanco, se reserva y en el mismo sartén agregamos el hinojo picado finamente salteamos un poco para que suelte su aroma luego agregamos la crema de leche hasta que hierva sazonamos y esperamos a que tome consistencia la salsa y así agregamos el filete para que conserve en la salsa.

En una mandolina tajamos la yuca y luego en el aceite a 265 grados freímos las tajadas bien delgadas de yuca así logramos unos deliciosos chips de yuca para acompañar nuestro pescado.
Es recomendable un buen vino blanco Merlot chileno un vino joven delicioso para acompañar nuestro plato principal.

LA AUTORIDAD MARÍTIMA COLOMBIANA CELEBRÓ 59 AÑOS CONSOLIDANDO A COLOMBIA COMO PAÍS MARÍTIMO

El viernes 16 de septiembre a las 11 de la mañana en el Ar Hotel Salitre de Bogotá, la Dirección General Marítima celebró 59 años consolidando a Colombia como país marítimo.

En este quincuagésimo noveno aniversario, la Dirección General Marítima presentó entre otros logros, su Plan Estratégico de Desarrollo, además de otros avances en materia de señalización y control del tráfico marítimo.

El plan estratégico de desarrollo de Dimar, busca promover el desarrollo sostenible del océano y de los espacios costeros, mediante la estructuración concertada y la puesta en marcha de estrategias que permitan garantizar el aprovechamiento económico, el beneficio público, la conservación del medio ambiente y el desarrollo socio-cultural del país a través del mar.

Colombia por su posición estratégica cuenta con la riqueza de dos océanos, en los cuales se llevan a cabo un sinnúmero de actividades marítimas del orden económico, cultural y social orientadas a su aprovechamiento. Es por esto que la Autoridad Marítima Colombiana encamina sus esfuerzos a la preservación y conservación del medio marino y a la vigilancia y control de los espacios jurisdiccionales, así como su aporte primordial para la consolidación de una institucionalidad nacional unificada frente al mar.

Es por esto que la Dirección General Marítima en conjunto con la Armada Nacional implementará un sistema integrado de servicio y control de tráfico marítimo para Colombia, aplicado a todas las embarcaciones, artefactos navales y estructuras fijas, semifijas en el suelo o subsuelo marino, con el objetivo de proteger la soberanía nacional, los intereses de la nación y fortalecer la seguridad integral marítima.

Actualmente, Dimar espera adquirir en el corto y mediano plazo, unidades menores a flote para desarrollar operaciones multifuncionales como inspección de bienes de uso público, costeros y fluviales, inspección de buques e instalaciones portuarias, artefactos navales y plataformas costa fuera, entre otros.

Además diseñará, construirá e instalará 2 faros, uno en el Golfo de Morrosquillo (Caribe) y el otro en la población de Timbiquí Cauca (Pacífico), sumado a una enfilación en el sector de "Bocas de Ceniza" en Barranquilla, con el propósito de garantizar el tránsito seguro en aguas jurisdiccionales, conservar y preservar la vida humana en el mar y fortalecer el sistema de ayudas a la navegación.

Cabe destacar que a principios de este año, la Dirección General Marítima firmó el convenio LRIT con la Autoridad Marítima de Chile, con el fin de compartir información recopilada por el Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los Buques-LRIT (por sus siglas en inglés), que permitirá reaccionar de manera inmediata frente a sucesos relacionados con búsqueda y rescate, salvamento y protección de la vida humana en el mar.

Finalmente para el 2012, la Autoridad Marítima organizará la "II Feria Marítima Internacional". Evento a realizarse del 3 al 5 de octubre en Cartagena, con el propósito de posicionar a Colombia como líder regional en desarrollo marítimo, económico, social, cultural, tecnológico y ambiental.

VISITA DEL GLORIA A HAMBURGO

"GLORIA" en la pasada estadía en Hamburgo en agosto del presente año. Aparecen en la foto el, Laura Arango Blanco Agregada Cultural de la Embajada de Colombia en Alemania y su esposo Mauricio Acuña. Laura es hija del Ingeniero Jefe de la Marina Mercante Antonio Arango Loboguerrero, miembro de la Junta Directiva de la Liga Marítima de Colombia LIMCOL.

XXVI ASAMBLEA ANUAL DE LA FEDERACIÓN DE LIGAS Y ASOCIACIONES NAVALES FIDALMAR.

os días 19 al 25 de septiembre se realizó en la ciudad de Cascais Portugal la XXVI Asamblea anual de la Federación de Ligas y Asociaciones Navales FIDALMAR. La delegación asistente por Colombia estuvo conformada por: CN (ra) Carlos A. Escamilla Camacho ,Jefe de la Delegación; TC (ra) Jose Alonso Escobar Isaza, CC (ra) Antonio Arango Loboguerrero, Señoras Cristina Jàcome de Escamilla, Mónica Blanco Botero, Liliana Blanco Botero, Laura Arango, Wallis Girona de Escobar y el Dr. Mauricio Acuña

COTECMAR

CORPORACIÓN DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA PARA EL DESARROLLO
DE LA INDUSTRIA NAVAL, MARÍTIMA Y FLUVIAL

Innovación, Investigación y Tecnología

al servicio de la Armada Nacional, para el desarrollo del Poder Marítimo del país.

SOMOS **ARMADA**, CONSTRUIMOS **PAÍS**

Construimos, reparamos y mantenemos
las unidades marítimas y fluviales de la
Armada Nacional

PRESIDENCIA
Cl. 26 # 69B-53 Of. 406
Edificio Bogota Corporate Center
Tels: +57 1 5700033 - 5703132
Bogotá D.C.

VICEPRESIDENCIA
Plaza San Pedro # 4-34
Tels: +57 5 6535501
Cartagena de Indias

PLANTA MAMONAL
Zona Industrial Mamonal KM9
Tels: +57 6535035
Cartagena de Indias

PLANTA BOCAGRANDE
Av. San Martín, Base Naval "ARC Bolívar"
Tels: +57 5 6535511
Cartagena de Indias

CONSTRUCCIONES
Zona Industrial Mamonal KM9
Tels: +57 6535501
Cartagena de Indias

info@cotecmar.com

WWW.COTECMAR.COM

UNIVERSIDAD DE LA SALLE

Educar para Pensar, Decidir y Servir

FACULTAD DE INGENIERÍA

PROGRAMAS

PREGRADO

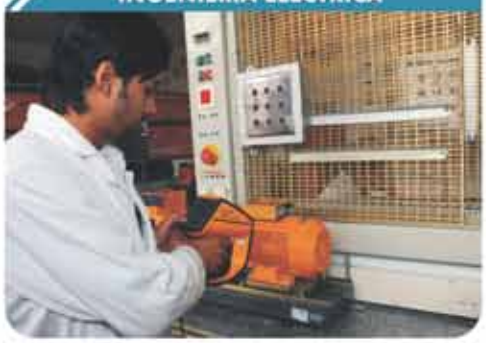
INGENIERÍA AMBIENTAL Y SANITARIA

INGENIERÍA EN AUTOMATIZACIÓN

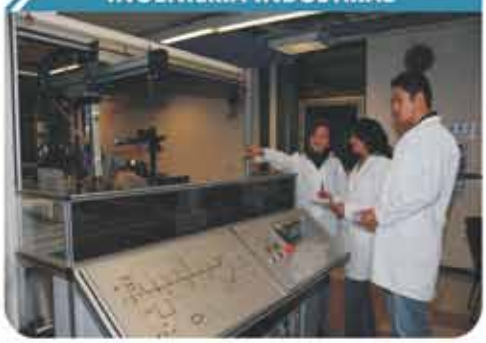
INGENIERÍA DE ALIMENTOS

INGENIERÍA CIVIL

INGENIERÍA ELÉCTRICA



INGENIERÍA INDUSTRIAL



PROGRAMAS

POSTGRADO

- ESPECIALIZACIÓN EN GERENCIA DE PROYECTOS DE INGENIERÍA
- ESPECIALIZACIÓN EN GESTION ENERGÉTICA Y AMBIENTAL

ICONTEC CERTIFICADO ISO 9001

CERTIFIED IQNet MANAGEMENT SYSTEM

ACREDITACIÓN
INSTITUCIONAL DE ALTA CALIDAD

INFORMACIÓN
3535360
EXT: 2539
fingenieria@lasalle.edu.co
www.lasalle.edu.co