

"El Mar Colombiano y su Armada Nacional"

Discurso pronunciado por el señor Almirante Jaime Barrera Larrarte, Comandante de la Armada Nacional, en la sesión de apertura de las Conferencias patrocinadas por el "Grupo Colombiano de los Amigos del Mar", en Bogotá, 8 de septiembre de 1975.

Señores:

No es nada sorprendente, ni menos fuera de lugar, que se reúnan hoy ustedes a tratar asuntos relacionados con el mar, cuando en el ámbito del conglomerado mundial se está agitando con especial vehemencia la problemática del océano. Hablando del tema, en reciente intervención el Canciller Kissinger de los Estados Unidos, manifestaba: "Ninguna negociación Internacional del presente es más vital para la estabilidad y prosperidad a largo plazo de nuestro globo. No necesita uno ser un erudito legal para entender lo que está en juego. Los océanos cubren el 70% de la superficie de la tierra. Estos, tanto unen a la humanidad como la dividen".

Es una categórica afirmación de la situación que vive el mundo y los

ojos de esperanza están colocados en la conferencia del mar cuya próxima sesión se llevará a cabo en Nueva York en 1976, para vislumbrar las mejores soluciones a las inmensas necesidades que pueden analizarse desde ahora y que vendrá a sufrir el hombre en un futuro no remoto. La escasez de energía y minerales habrán de agobiarle su actividad de progreso. Existe un hambre general que impele al hombre a buscar nuevas fuentes de sustento. Parece que la contaminación ambiental ya todo lo cubre como un monstruo que todo lo amenaza sin respuestas adecuadas.

Sólo el mar se levanta como una de las más fértiles y seguras esperanzas para dominar los resquebrajamientos económicos que ya se adivinan y es la natural solución para romper las cár-



Almirante

JAIME BARRERA LARRARTE

celes de hambre que están encerrando a la comunidad mundial.

Por eso la importancia de la reunión de ustedes. Vendrán, según la agenda preparada, numerosos y doctos oradores que sabrán abrir las ventanas de las inquietudes hacia los horizontes del mar, especialmente del mar colombiano, donde se esperan resolver en tiempo breve las situaciones de interés común y propender por una efectiva acción que subsane muchas de las necesidades de la Patria, le dé apropiada alimentación a los colombianos y se abran las compuertas de muchas riquezas minerales que hoy descansan en el fondo de las aguas.

Pero es necesario, señores, hacer algunas consideraciones al margen de tantos aspectos favorables que por su riqueza casi exorbitante muchas veces nubla las líneas del futuro y enneguece la dimensión de las posibilidades. Aunque estos temas serán tratados con minucioso cuidado en esta sociedad, deseo hacer algunas observaciones que nos coloquen en p'anos de verdadera realidad.

Entre las riquezas naturales del medio marítimo, la pesca ha tenido la

mayor importancia histórica. Los peces no son producto homogéneo; tampoco viven en un medio homogéneo. La fertilidad de los océanos es tan variada como la fertilidad de la tierra. En las regiones en que abundan los nutrientes de las plantas, los mares podrían producir 60 kilos o más de pescado por hectárea al año. En otras regiones, los nutrientes de las plantas se han depositado en las zonas en que no hay suficiente luz, y, allí, el crecimiento natural de materia biológica puede ser casi nulo. Así, las condiciones naturales tienden a concentrar las reservas pesqueras en ciertas regiones limitadas de los océanos del mundo a lo largo de las costas y sobre las plataformas continentales poco profundas en las regiones en que las corrientes naturales producen flujos del fondo hacia arriba, y en aquellas en que la turbulencia ayuda a mantener los nutrientes de las plantas en las zonas superficiales.

El cultivo de los mares todavía no es económicamente factible y es probable que no lo sea, en un sentido significativo, en las décadas futuras. Por tanto, las reservas pesqueras son limitadas en cuanto al rendimiento que se puede obtener y recoger en cada temporada. En el caso de la mayoría de las reservas pesqueras comerciales, ya se ha alcanzado el rendimiento máximo y ningún esfuerzo adicional hará que aumente la producción. A medida que aumenta el número de productores que participan en la pesca de una especie de rendimiento limitado, cada productor recibe una

participación más y más pequeña de la pesca total.

Aunque inevitable, no podrán lograrse fácilmente regulaciones prácticas respecto del volumen de las actividades pesqueras. El principio de la libertad de los mares se halla profundamente arraigado en la cultura de los países marítimos. Más ese principio da lugar a conflictos, al congestionamiento y al desperdicio que en la actualidad se están haciendo evidentes. Hay grandes oportunidades de utilización provechosa del océano y sus riquezas, pero sólo se realizarán si efectuamos importantes cambios institucionales. El reto del mar no radica en su profundidad, en su opacidad o en su agitación, sino en la capacidad de hombre para establecer normas que estimulen la eficiente utilización de sus recursos y para desarrollar sistemas que permitan una distribución equitativa de su riqueza.

También debemos observar que entre las riquezas del medio marítimo, el petróleo y el gas natural son, las más valiosas. Se ha calculado que existen reservas costeras explotables de cerca de 180.000 millones de barriles de petróleo crudo y más de 14 billones de metros cúbicos de gas natural. Para 1972, sólo en las regiones costeras de los Estados Unidos se habían obtenido cerca de 5.500 millones de barriles de petróleo y más de 680.000 millones de metros cúbicos de gas natural, mientras en el resto del mundo, sólo en el transcurso de ese año se extrajeron del subsuelo marino casi 3.500 millones de barriles de petróleo

y 184.000 millones de metros cúbicos de gas. Las cifras han venido aumentando a medida que el adelanto técnico ha hecho económicamente factible perforar pozos petroleros en aguas cada vez más profundas y en lugares cada vez más alejados de la costa.

Hay varios aspectos importantes para la explotación potencial de los nodulos de aguas profundas. Se encuentran en regiones situadas fuera de la jurisdicción actual de cualquier país. Es probable que la explotación quede limitada a las pocas naciones ultra-desarrolladas del mundo, a causa de los cuantiosos requerimientos de capital y capacidad técnica. Las regiones nodulares difieren tanto en valor como las regiones mineras de tierra firme, dependiendo del contenido metálico de los nodulos, la densidad en que están presentes, la profundidad del agua, las características del fondo y la distancia de la costa.

Los nodulos de manganeso ciertamente ofrecen excelentes oportunidades para el suministro de grandes cantidades de metales valiosos. Sin embargo, el volumen de la producción, la falta de jurisdicción nacional y los posibles conflictos respecto de los sitios más ricos, crean al mismo tiempo difíciles problemas a la cooperación y la administración internacionales.

También tienen creciente importancia otros modos de aprovechamiento del mar, y se hacen presentes otros problemas. En los últimos 10 años se ha duplicado el comercio marítimo mundial, dando lugar al congestionamiento del tráfico por mar en los es-

trechos angostos, alrededor de los cabos y a la entrada de los puertos. Si bien la mayor parte de ese crecimiento ocurre en las jurisdicciones de los gobiernos estatales y federales, ya ha habido algunos casos de conflictos en aguas internacionales.

También aumentan la contaminación, el asolvamiento, el dragado de los canales, el control de plagas y la construcción de diques, que traen consigo arduos conflictos tanto dentro de las jurisdicciones nacionales como entre éstas y la comunidad mundial. La ecología de los estuarios es compleja y poco conocida. Los cambios del medio en los estuarios, efectuados por obra del hombre, bien pueden estar dañando las reservas de especies que se pescan en aguas internacionales, lo mismo que a las especies sedentarias como las ostras y las almejas. La solución de esos conflictos requerirá no sólo conocimientos considerablemente mayores de los que ahora se poseen, sino también criterios mediante los cuales se juzguen los valores relativos de usos conflictivos.

Pero sobre el mar, en forma desafortunada se ciernen muchísimas amenazas y no menos peligros que pueden reducir la capacidad promisorio de las aguas. Quiero solamente referirme al grave problema de la contaminación sin estudiar los temas de por sí alarmantes de la extinción de muchísimas especies marinas que podrían colocarse en un plano promisorio para la humanidad. Podría establecerse el interrogante: ¿Cómo entran los contaminantes en el Océano? Los contaminantes

producidos por el hombre entran en el océano en cuatro formas principales; en algunos casos es muy difícil medir cuánto se añade al mar o cómo llegó allí. La primera vía y quizá la más fácil de controlar, la constituyen los vertederos construidos por el hombre que van a parar directamente al océano, como son las salidas de las aguas de albañal de las grandes ciudades situadas a orillas del mar.

La segunda forma de contaminación de los mares la constituyen las actividades humanas en el océano mismo y en su superficie. En esta categoría se incluyen la contaminación por descargas directas de desperdicios desde tierra o de los barcos. La descarga deliberada se puede vigilar con la misma facilidad que los vertederos del albañal. Los accidentes, por supuesto, son más difíciles de prever, y a veces no es posible calcular sino a grandes rasgos la cantidad de contaminantes que penetran al medio como resultado de cualquier suceso.

La tercera forma de contaminación es la que producen ríos y estuarios. Se puede verter material en un río a muchos kilómetros de la desembocadura, y tener la seguridad de que irá al océano. Así como la materia natural vertida por los ríos Magdalena, Atrato y Amazonas, se puede encontrar a muchas millas de la desembocadura, también los contaminantes vertidos en los ríos y estuarios por los albañales, o procedentes del drenaje del subsuelo o de vertederos van a dar mar adentro con sus naturales consecuencias. En principio, es posible controlar

las fuentes de ese material y las cantidades que entran en el mar. En la práctica, sin embargo, puede resultar difícil y caro. No obstante, con la tecnología se puede llevar a cabo este control, si la sociedad decide que tiene suficiente importancia y cuenta con los medios para hacerlo.

La cuarta y última forma de contaminación, es la atmósfera. Una cantidad sorprendentemente grande de materia, inclusive el mercurio, el plomo y el insecticida químico DDT, llegan al océano por la atmósfera. Con el tiempo, todo el material vuelve a la tierra, en su mayor parte acarreado por la lluvia. De todas las rutas, ésta es la más difícil de rastrear hasta su origen y la más difícil de vigilar con cierto grado de precisión.

Cualquiera que sea el origen, la tendencia de la contaminación es alarmante. Por ejemplo, durante un período de 20 años (de 1949 a 1968), la descarga de desperdicios en el mar frente a las costas americanas aumentó en una proporción de nueve por ciento al año, es decir, se duplicó en menos de ocho años. La cantidad de petróleo transportada por los barcos tanques se ha triplicado desde 1960, lo que equivale a un nueve por ciento anual. Todos los planes para las futuras reservas de petróleo, indican que un porcentaje cada vez mayor procederá de mantos oceánicos. En todo el mundo, se estudia la posibilidad de construir puertos flotantes y ya en los Estados Unidos y Rusia, se piensa en construir en altamar estaciones de energía nuclear. Todo esto

implica riesgos de contaminación que afectan especialmente los océanos.

Si se tiene en cuenta que el océano es la fuente de toda la vida en el planeta que es el mecanismo que controla el clima y hace posible la vida; que sabemos muy poco acerca del mar y los seres vivos que contiene, no resulta sorprendente que científicos razonables y conscientes se apasionen al hablar de los posibles efectos de la contaminación del océano.

Después de observar a grandes rasgos la inmensa importancia que tiene para el mundo la problemática del mar, y de analizar las inmensas perspectivas que brindan los océanos, a pesar de sus inquietantes modalidades que las revisten de peligro, permítzime señores, que en esta solemnísima ocasión manifieste a ustedes cuál es el papel fundamental de nuestra Armada Nacional, pilar sobresaliente en cualquier discusión que pueda adelantarse acerca de la protección que debemos dar a nuestras aguas y a la cooperación que debemos prestar para que nuestras riquezas marinas contribuyan al bienestar de nuestra Patria y en general de nuestra comunidad colombiana.

Bien conocemos que como objetivo principal de una Marina de Guerra se perfila el control de las comunicaciones marítimas. Su dominio reviste una importancia inestimable y es, ese dominio, lo que importa obtener. Quien lo ejerce mantiene sus comunicaciones abiertas y por ellas vendrá el caudal de la riqueza y la cultura.

La posición geográfica de Colombia determina circunstancias especiales que la Armada Nacional debe comprender porque sus líneas de comunicaciones marítimas tienen que atravesar zonas críticas donde pueden ser estranguladas. Igualmente tenemos que estudiar, comprender y avizorar que existe la probabilidad no remota de que se construya un nuevo canal interoceánico que afectará al Estado colombiano debido a una posible prolongación de sus líneas marítimas o a un estado jurídico diferente al que actualmente existe con el Canal de Panamá. Vale mencionar también, porque es nuestra obligación de marinos colombianos tener presente, como es lo natural en el mundo entero, que intereses foráneos de carácter económico e ideológico pueden influir en la vida pacífica de la nación y que tienen el mar como vía de acceso para su infiltración.

Las circunstancias anteriores y muchas más que se podrían enumerar, implican que nuestra Armada Nacional debe estar presente para asegurar la adecuada protección de los intereses marítimos y ejercer en debida forma la soberanía sobre el mar jurisdiccional protegiendo las comunicaciones marítimas. Nuestra posición geográfica con relación a las rutas oceánicas muestra la necesidad, que ya fue expresada por el señor Presidente de la República, de que la Armada Colombiana cuente por lo menos con una posición estratégica tanto en el Caribe como en el Pacífico, materializada en instalaciones navales que den el

apoyo necesario y eficiente a las fuerzas que operen en cualquiera de estas dos áreas en el cumplimiento de su misión fundamental.

Dentro del inventario de los elementos que constituyen los intereses marítimos de la Nación hay que incluir además de las regiones inhabitadas que constituyen costas abiertas, las industrias e instalaciones que estén localizadas en los litorales. El valor de estos elementos está en relación a la importancia que para la nación tengan estas instalaciones y la magnitud que el país tenga en la dependencia del comercio de ultramar para su vida económica. En Colombia, aun cuando la mayoría de los principales centros de población y complejos industriales están localizados todavía en el interior del país, las poblaciones costaneras no dejan de tener enorme importancia y todo indica que las industrias que vayan a competir en los mercados internacionales buscarán su localización en las cercanías de los puertos con el fin de abaratar el costo del transporte. El complejo industrial de Mamonal y las bananeras de Santa Marta y Urabá son ejemplo de esta tendencia. Pero sobre todo la modalidad de la economía colombiana hace que la vida total de la nación dependa fundamentalmente del comercio de ultramar.

A diferencia del Caribe, el Pacífico no tiene espacios limitados por masas de tierra que formen mares interiores. Las grandes profundidades comienzan muy cerca de tierra firme y una co-

riente, de inmensa riqueza ictiológica bordea el perfil de la costa desde el Cabo de Hornos hasta cerca del Ecuador, en donde se desvía para internarse en el océano. Para Colombia su litoral Pacífico tiene gran importancia económica por los efectos de la llamada "corriente del Niño". La industria pesquera nacional ha tenido su mejor desarrollo en este mar y en su plataforma continental se están haciendo exploraciones para determinar las posibilidades económicas de la extracción de petróleo. Sin embargo, no es adecuadamente vigilado ni protegido y las aguas territoriales son violadas con frecuencia por pesqueros extranjeros. El convenio recientemente firmado entre el gobierno de Colombia y Ecuador vendrá a subsanar muchas de estas deficiencias por la mutua cooperación de los dos países que están vivamente interesados en salvaguardar sus riquezas naturales y defender lo que por mandato de la naturaleza les es propio.

La industria pesquera, tan necesaria para mejorar la dieta, abaratar el costo de la vida de la familia colombiana y mejorar nuestra economía, hasta ahora está dando sus primeros pasos. La falta de investigación oceanográfica y los limitados conocimientos tanto en la técnica de pesca como en la ciencia de la navegación, reduce el radio de acción físico de las empresas pesqueras, eleva el costo de la operación y retarda el desarrollo económico de esta industria produciendo temor en los inversionistas. Uno de los principales factores que influyen en esta

situación negativa se fundamenta en la escasa vigilancia de los mares jurisdiccionales y en las pocas ayudas que la Armada está realmente prestando a los hombres que trabajan en el mar.

Sea esta la oportunidad de puntualizar que íntimamente ligado al transporte por mar y a la industria de la pesca, se encuentra la industria de construcción y reparación de buques con su mano de obra especializada. Colombia actualmente sólo cuenta con dos entidades importantes que se dedican principalmente a la reparación, y en baja escala se está iniciando en la construcción de pequeños pesqueros. Son ellas los Astilleros de la "Unión Industrial de Barranquilla" y el Astillero "Conastil" en Cartagena. Sin embargo, ninguna de estas entidades está supliendo las necesidades de la Marina Nacional. La primera porque tiene limitación en equipo especializado, y la segunda, porque siendo semioficial, su organización no ha alcanzado hasta el momento la agilidad comercial que se requiere para garantizar el oportuno cumplimiento de compromisos y desaprovechando un valioso equipo, adquirido desde los comienzos de la última etapa histórica de la Armada Nacional.

No podemos ser ajenos a las anteriores actividades, ni menos aún en el momento actual, cuando se presentan para nuestro país promisorias circunstancias que nos hacen pensar en un porvenir más desahogado para las generaciones futuras. La técnica de la extracción de petróleo en la platafor-

ma submarina ya es ampliamente empleada en muchos países con excelentes resultados. En Colombia, apenas se están efectuando las exploraciones preliminares pero seguramente en breve tiempo veremos en nuestros golfos y bahías desde la Guajira hasta el Darién y desde Punta Ardita hasta el Cabo Manglares los andamiajes metálicos del progreso, transformando el paisaje marineró de nuestros litorales.

En cuanto al mar territorial y a la plataforma continental, es necesario establecer que es de importante necesidad que el país se pronuncie con una verdadera conciencia de país marítimo, teniendo en cuenta que al establecer una legislación definida, está incorporando al país todas las riquezas que estas áreas jurisdiccionales encierran y que el derecho le concede.

Para un país escaso de recursos es obvio pensar que la incorporación, no solamente desde el punto de vista legal, sino desde el punto de vista dinámico y activo de estas áreas ya mencionadas, habrá de proporcionarle una fuente insospechada de recursos que está necesitando inaplazablemente.

La Armada Nacional, como la Institución más allegada a estos espacios marítimos está vivamente interesada en que el gobierno se pronuncie al respecto, a fin de darle una solución definitiva a este importantísimo problema de la política naval nacional.

Debemos destacar que uno de los principales objetivos de la Armada Nacional es mantener Fuerzas destacadas para el cumplimiento de los com-

promisos marítimos internacionales. La política del Gobierno de Colombia es la de mantener y proveer una Fuerza Naval eficiente dentro de los recursos del país, para permitirle a la Nación cumplir sus compromisos como miembro de las Naciones Unidas y bajo el Acta de Chapultepec, el tratado de Río de Janeiro de 1947, y el Acta de Bogotá aprobada por la novena conferencia de 1948. También están vigentes, algunos compromisos que rigen entre Colombia y otras naciones en el aspecto Naval y que influyen en la estructuración de su Fuerza y ampliamente contemplados en el derecho marítimo internacional.

Es por lo tanto necesario, después de un cuidadoso estudio, que la Armada provea todos los medios necesarios para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar con medios eficientes de rescate y salvamento y con sistemas de predicción meteorológica en las áreas marítimas de su responsabilidad, que beneficien a los buques de bandera nacional y a aquellos de las naciones amigas.

No puedo terminar esta brevísima enumeración de compromisos y misiones que son propias de nuestra Marina de Guerra y que tienen por objeto coadyubar al mejor empleo del mar y a la mejor explotación de sus recursos naturales, sin dar a ustedes la buena noticia de que en días pasados, exactamente el 9 de julio de 1975, se creó dentro de la Armada Nacional el "Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas", que tendrá como ob-

jeto principal la ejecución de los proyectos de esta índole, de conformidad con los mandatos del Decreto-Ley 2349 de 1971. En esta forma y con esta medida de gobierno, todo proyecto de investigación científica o de desarrollo tecnológico que emprenda la Armada Nacional, será ejecutado por este Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas, que funcionando en Cartagena, quedará constituido por las instalaciones fijas y todos los instrumentos, equipos y elementos de Oceanografía e Hidrografía obtenidos por compra, donación o cualquier otro medio. Se establece claramente que la Escuela Naval, apoyará al Centro en todos los asuntos administrativos que éste requiere, suministrando el personal académico y los equipos necesarios. Y es muy importante destacar que este Centro contará con la Asesoría de la Comisión Colombiana de Oceanografía, del Comité Asesor de Ciencias y Tecnología Naval y de todos aquellos organismos gubernamentales creados con propósitos de asesoría y coordinación, relacionados con las actividades oceanográficas e hidrográficas en que está actualmente empeñado el país.

No se escapa a ustedes la importancia de la creación de este Centro. De él saldrán los Oficiales que por natural vocación, o especiales condiciones personales, tendrán la capacidad de llevar adelante los programas relacionados íntimamente con las bondades del mar. Es un axioma, el de que no puede haber una notable acción de progreso, sino se tiene un adecuado conocimiento del problema

que se afronta. El inteligente acercamiento de nuestros hombres de mar a los problemas del océano, le garantizarán a la Patria una adecuada solución y un inteligente aprovechamiento de estas riquezas que podemos llamar incalculables.

Además, han surgido unos interrogantes de características especiales originados en el movimiento universal hacia la problemática marítima, que ha de llevar en tiempo próximo a la delimitación de las aguas, al aprovechamiento de los fondos marítimos, a las políticas de libre navegación y al curso de las comunicaciones marítimas por los estrechos y canales, habiendo necesidad de consolidar el Derecho Marítimo Internacional en sólidos basamentos de consensos universales que haga fácil y provechoso el uso de los mares para la humanidad. Colombia no podía quedar a la zaga en la interpretación de estos problemas y por lo tanto el 29 de agosto de 1975, el Comando de la Armada creó por Resolución N° 290, el "**Centro de Estudios de Derecho Marítimo Internacional**".

Con la organización de este Centro se busca incrementar en el personal de la Armada Nacional el interés por los aspectos jurídicos relacionados con el mar y promover el estudio de tales aspectos dentro de un ambiente científico sólido. Indudablemente este Centro será un adecuado mecanismo de Asesoría al Mando Naval para lograr el análisis de los problemas marítimos del país a la luz de las teorías y prácticas más recientes del Derecho Marítimo Internacional.

Este Centro estará compuesto en forma fundamental por un **Comité Director** y por **Capítulos Regionales** que operarán en las guarniciones navales del país.

El Comité Director que funcionará en la Capital de la República, estará constituido por el Jefe de Operaciones Navales, el Director General Marítimo y Portuario, el Jefe del Departamento de la Armada en la Escuela Superior de Guerra. El Secretario Ejecutivo del Consejo Superior Naval y el Director de la Escuela Naval "Almirante Padilla". Este comité Director tendrá como misión, la orientación general del Centro y el suministro de todo el apoyo requerido para su adecuado funcionamiento, fijando las políticas para el ejercicio de los Capítulos Regionales y consolidará los trabajos o inquietudes que se perfilen en esos organismos componentes.

Habrán en este Centro Miembros de Número, Miembros Asociados y Profesionales Invitados que deberán llenar ciertos requisitos de capacidad ya sea de carácter Naval o de idoneidad civil que permitan un ordenado concurso de inteligencias y experiencia que le den a la nación la sólida presentación de sus tesis marineras, basadas en la justicia internacional y en la bondad del aprovechamiento del mar para Colombia y para el mundo.

Las figuras más sobresalientes del país en estos aspectos del Derecho Internacional Marítimo quedarán necesariamente vinculadas a este Centro y serán ellas, los consultores más efi-

caces para la correcta orientación de nuestra política, perteneciendo como Miembros Asociados en los diferentes Capítulos Regionales.

En esta forma, la Armada Nacional muestra su permanente preocupación por dar acertada respuesta al complejo interrogatorio que hoy se plantea frente a las incógnitas del mar y asesorará en forma efectiva al gobierno nacional para que la política que se adopte frente a los problemas del mar no constituyan tesis improvisadas, sino una suma considerable de argumentos científicos y jurídicos, capaces de ser considerados en los foros mundiales que en un próximo futuro habrán de contemplar estos asuntos de tanta trascendencia para el porvenir del país. Este Centro es una respuesta honesta que hacemos a la misión que se ha impuesto a la Armada Nacional y conlleva un elevado criterio de responsabilidad patriótica y profesional.

Señoras y Señores:

El Grupo Colombiano de los "Amigos del Mar", iniciado por ustedes con un alto sentido de patriotismo y de conocimiento de las auténticas necesidades de Colombia, ha comenzado ya a obtener jugosos dividendos morales para beneficio de la Patria. Se está creando, sobre toda consideración una "conciencia naval" en nuestro pueblo. Lo que ayer fuera quizás una circunstancia sin mayores proporciones, hoy tiene un significado más profundo en el pensamiento de la sociedad por que está relacionado con el mar. Las men-

tes ya están abiertas a los horizontes del Océano y vemos con especial complacencia que nuestras juventudes están buscando en el mar las inquietudes profesionales de su inmediato futuro.

La acción permanente de la Armada Nacional y la extraordinaria ayuda de ustedes para romper las barreras de silencio e indiferencia que existían, ya están demostrando que esa "conciencia naval" está despertando y que las generaciones venideras llegarán a apreciar a Colombia en su verdadera dimensión de nación con un destino inmodificable marineró.

En esta sesión inaugural puedo repetir ante ustedes una frase célebre de Rafael Núñez que dice: "En la política, como en el ajedrez, son los que miran, y no los que juegan, los que perciben con más claridad la situación de la Patria". Creemos sinceramente que ustedes son los mejores observadores de los problemas del mar. Son hombres ilustres de la Patria que colocados en el mirador imparcial del presente, ven con angustia los errores del pasado, analizan con buena fe los esfuerzos de hoy, y señalan un porvenir en la política del mar para encontrar el bienestar de la Patria y la bonanza de épocas mejores.

Termino ya estas largas consideraciones con una voz de aliento a quienes con tanto empeño están organizando estos foros de abultada trascendencia. Ellos son artífices de una obra que sólo Colombia conoce en sus exactas dimensiones, para entregarles los

premios justos a su empeño. Deseo los mejores éxitos a las reuniones que se llevarán a cabo en estos días y anhelo que la opinión nacional conozca los importantes temas que van ustedes a tratar, porque envuelto en ellos va seguramente el porvenir de Colombia.

La Armada Nacional se congratula de este ir y venir de opiniones y conceptos que emitidos por ustedes en esta semana del mar, llevarán a todos los colombianos a amar mucho más la riqueza casi indefinida que Dios ha puesto al servicio de nuestra sociedad. Lo que Colombia necesita hoy es un grito marineró, que la sacuda de su letargo de años y le muestre la esperanza fecunda, que como un noble velero navega ansioso de horizontes por los litorales de la Patria.

La Armada Nacional, agradecida, desea a todos ustedes el mejor de los éxitos personales en estas reuniones, que sumados en sus amplísimos conceptos, darán la resultante asombrosa y magnífica de abrir las puertas de las ambiciones marineras que llenarán de felicidad algún día todos los hogares de esta Patria que por la gracia de Dios amamos sin límites ni engaños.

Muchas gracias.

Almirante Jaime Barrera Larrarte,
Comandante Armada Nacional.

Septiembre 8 de 1975.