

EXISTE UNA CONCIENCIA MARITIMA EN COLOMBIA?



Tte. de Navio ENRIQUE ROMAN BAZURTO

Para dominar en tierra es absolutamente preciso asegurarse el dominio del mar. ...De ese mar cuya primera importancia es de orden físico, pues radica en su superficie de 361 millones de kilómetros cuadrados, frente a los 149 de las tierras, formidable extensión líquida que pronto suscita, en quien la contempla por primera vez, la emocionada idea del infinito.

Y si esta es la impresión provocada por la superficie, hasta los límites del horizonte visible ¿cuál no será la que despierta el pensamiento de la vida que calladamente palpita en su inmenso seno, en el grandioso volumen que hoy empieza a explorar el hombre y del que vuelve con el relato y el documento gráfico de escenarios de maravillas, antes privativas de la fábula y de la fantasía de los genios! Siempre cantó el poeta al mar, en adelante lo hará con el fervor de la adoración del hombre primitivo.

Camino ancho de ilimitados e invisibles caminos, el mar ha sido y será el medio de comunicación por excelencia de la cultura y la riqueza de los pueblos".

"ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR"

La Conciencia Marítima es el conocimiento que se debe tener de los mares y lo inherente a ellos.

Para contestar entonces la pregunta, de si existe una conciencia marítima en Colombia, es necesario hacer primero un análisis desinteresado y somero de varios factores, ver la realidad nacional en este sentido y posteriormente llegar a una conclusión.

I) - Factores necesarios para la Conciencia Marítima.

a) Opinión pública

La opinión pública se expresa por medio de la prensa, radio, televisión, cine y literatura en general. Es necesario contar con estos importantísimos factores para poder crear la verdadera

conciencia marítima nacional; posteriormente se verá que en realidad es mucho lo que han hecho, especialmente la prensa y algunas revistas nacionales, para despertar los sentidos del pueblo colombiano en cuanto a la realidad de sus mares se refiere.

b) Juventud colombiana

Se necesita inculcar en determinados sectores de la juventud colombiana, con nobles ideas de engrandecimiento personal y superación colectiva o sin ellas, que abrace una carrera diferente a la seguida por generaciones preteritas, que salga del letargo en que ha vivido a causa del criterio Mediterráneo de los colombianos.

No se puede pensar, claro está, en aquella juventud que tiene fuertes

vínculos con el campo o con la industria y que en un futuro será la sostenedora de nuestra riqueza industrial, agrícola y ganadera.

Se debe pensar sí, en los jóvenes de ambición y nobles ideales que sueñan con el flamear de su bandera en tierras desconocidas, los que serán portadores del abrazo fraternal en los países amigos, conocerán otras costumbres, otras lenguas y dejarán en cambio algo de nuestra patria en los puertos distantes.

Los jóvenes apáticos y sin ideales, emergerán de su pereza con el factor propagandístico que pueda crear la opinión pública por medio de la prensa, radio, televisión...

c) Universidades

Hace algunos días el doctor Guillermo Nannetti, rector de la Escuela Superior de Administración Pública, se dirigió a un grupo de universitarios en Bogotá, y entre otras cosas les dijo: "La ignorancia acerca del país es mucho más peligrosa y generalizada. Tenemos muy pocas instituciones y actividades de investigación científica. Ignoramos el haber de la patria. Pocos conocemos de sus suelos agrícolas o sus riquezas geológicas o forestales. En cuanto a la Biología marina, apenas se inicia el esfuerzo nacional. Nosotros aspiraríamos a que en la juventud universitaria, se despertara una auténtica mentalidad científica para conocer el país y sus posibilidades".

Más concretamente hablando, en Colombia no existe sino una Universidad, la "Jorge Tadeo Lozano", que tiene entre sus facultades la de "Ciencias del Mar". Hace falta que universidades como las de Atlántico, Magdalena, Bolívar, Valle y Cauca se vinculen a las investigaciones científicas y ayuden a crear la Conciencia Marítima Nacional.

Los campos de investigación y tra-

bajos son inmensos en Zoología, Botánica, Geología y Geografía Marinas; en Colombia no se ha explotado la Oceanografía Física, Química y Biológica.

Ninguna universidad contempla entre sus facultades la de Arquitectura Naval.

d) Capital privado

Relativamente es poco el capital privado vinculado a las cuestiones inherentes al mar; con excepción de unos pocos astilleros de alguna importancia; una que otra Compañía pesquera y las Compañías de Navegación existentes, en Colombia el capital privado dirige todo su esfuerzo a crear industrias, en el interior del país.

También aquí es inmenso el campo, especialmente en lo que a industria pesquera se refiere.

e) Entidades de Asistencia Social y ayuda económica que operan en el País.

Con excepción de la Federación Nacional de Cafeteros, ninguna de las entidades de ayuda económica que operan en el país han colaborado en lo que respecta a nuestra Conciencia Marítima.

Por ejemplo el SENA tendría un campo enorme creando Escuelas de Pesquería en forma de Institutos Artesanales y localizadas en algunos de los puertos colombianos.

El Banco Central Hipotecario no presta dinero sino para determinadas actividades dentro del país. Las Corporaciones regionales especialmente las de la costa no han hecho nada por crear la Conciencia Marítima.

El Departamento Administrativo Nacional de Estadística que vela por el nivel económico del país, debe encaminar sus actividades también a nuestro mar, para ver si, con sus estadís-

ticas, se logra dar un impulso grande a las cuestiones referentes a éste.

Muchos otros organismos de ayuda económica tal como: ICT, Alianza para el Progreso, ANDI, FENALCO, INA, Misión Industrial Alemana, Instituto de Investigaciones Tecnológicas y Geofísico, se podrían vincular en una u otra forma para terminar de crear la Conciencia Marítima en Colombia.

II) - Factores positivos en la Conciencia Marítima.

a) Gobierno.

En un país agobiado por grandes problemas le queda al gobierno muy difícil dedicarse a crear una Conciencia Marítima. Hasta hace pocos años, con la iniciativa e inteligencia de algunos colombianos, se llegó a comprender que, a pesar de ser una nación geográficamente mediana, podíamos entrar en la escena de los acontecimientos mundiales y que negar los beneficios del comercio marítimo traería trastornos para la economía, gobierno y política internacional del país; se creó entonces la Armada y posteriormente una Flota Mercante que hoy es orgullo de la Patria. El gobierno vio claramente que "la pérdida del mar precede al fin de la libertad".

b) Flota Mercante.

Con la colaboración del gobierno, un fuerte capital y la inteligencia de algunos colombianos hoy tenemos en el país a la Flota Mercante Gran Colombiana, que día a día se abre paso en el comercio marítimo mundial. Sin embargo, no todas sus Unidades son propias y tiene mucho personal foráneo indispensable por carencia de colombianos preparados; la Armada Nacional ha colaborado grandemente y lo sigue haciendo, a pesar de sus escasos recursos económicos, para aumentar el número de compatriotas que

lleven en los buques mercantes colombianos la bandera de su Patria.

c) Armada Nacional.

Otro factor positivo de nuestra Conciencia Marítima. El único, sin lugar a dudas, que la ha venido creando y ha vinculado poco a poco al colombiano en las actividades marítimas, desde que el gobierno delegó en la Armada (1935) la responsabilidad en cuanto a las cuestiones del mar se refiere.

III) - Realidad Nacional.

a) Qué ha hecho la opinión pública.

Ciertamente se han publicado en la prensa y revistas nacionales muchos artículos de nuestros mejores intelectuales, estudiosos, comentaristas, Oficiales Navales, etc., que hacen relación en mayor o menor escala sobre nuestros mares. Algunos de estos artículos han hecho eco por fortuna.

Para ver qué ha hecho la opinión pública lo mejor es transcribir apartes de algunos interesantes artículos aparecidos y nombrar a otras autoridades en la materia.

1) En lo referente a posibilidades de explotación económica de los mares. Dr. Carlos Páez Pérez.- Revista "Economía Colombiana". Año IV.- Vol. 12 N° 35 marzo de 1957.

"Al decir de Colombia que es un país privilegiado por estar rodeado de dos inmensos océanos, no queremos enunciar simplemente la condición de su ventajosa ubicación geográfica en el Continente Americano. Pretendemos con ello, llamar la atención sobre el hecho de que estamos colindando con dos mundos nuevos, plétóricos de maravillas, que representan contenidos de riqueza hasta ahora inexplorada, los cuales constituyen el mejor augurio de un porvenir económico para

nuestros coterráneos. En buena hora, hemos venido utilizando nuestros mares como lazos de contacto y como vías de relación con otros pueblos, y los hemos convertido a través de nuestra historia en excelentes medios de progreso cultural y en parte económico. Pero esto solo no puede colmar nuestro anhelo ni satisfacer nuestra aspiración, cuando sabemos que esos mares son fuentes de energía y nidos fecundos de vida, en cuyo seno se incuban a cada instante, millares de seres de naturaleza múltiple que en gran parte, constituyen recursos de valor insuperable para la economía de los colombianos, no solo por cuanto están llamados a solucionar problemas de índole bromatológica, sino también por los productos que ofrecen de tan valiosa aplicación industrial”.

2) Aspectos de la Piscicultura natural y artificial en Colombia.- Dr. Carlos Páez Pérez.- Revista “Economía Colombiana”.- Año IV.- Vol. 14 N° 40, agosto de 1957.

“Colombia está en mora de organizar sus laboratorios ictiogénicos para el estudio de los ciclos biológicos de su fauna ictiológica y, por ende, para el progreso de la Acuicultura está en mora de crear piscifactorías técnicamente administradas para la incubación y distribución de las formas ícticas más útiles al hombre; está en mora de enviar al exterior equipos de naturalistas para conocer las instalaciones que tienen organizadas los diferentes países industriales, relacionados con la Piscicultura y también en relación con otras industrias acuáticas de notable interés económico, para que a su regreso les brinden a sus compatriotas algo de sus conocimientos de sus nuevas experiencias”.

3) Haciendo referencia a las aguas territoriales y plataforma submarina.- Mauricio Mackenzie.- Revista “Eco-

nomía Colombiana”.- Año IV. Vol. 14 N° 39 julio de 1957.

“La ignorancia de esa riqueza potencial para algunos de los países de Latinoamérica, como Colombia, ha producido cierta apatía por el problema, y para remover tal indiferencia hay necesidad de comenzar por robustecer la campaña de divulgación severa de lo que estas cuestiones significan. Bastará recordar algunas cifras estadísticas y de estudios de áreas submarinas para entender el problema y la urgencia de su confrontación”.

4) Capitán de Fragata Eduardo Wills Olaya.- Vol. 1 N° 1, abril de 1960.- “Revista de las Fuerzas Armadas”.

“La Plataforma Submarina de Colombia, únicamente hasta los 200 metros de profundidad, alcanza la superficie de 200.000 Kmts. cuadrados, repartidos en sus costas del Atlántico y Pacífico. (Ante esta perspectiva de tan grande riqueza el Dr. Belisario Betancourt presentó el proyecto de ley 123 sobre Plataforma Continental Submarina, al Congreso, para afirmar la soberanía).

5) Con respecto a los conocimientos biológico-pesqueros de Colombia el Dr. Luis Ortiz Borda publicó en la Revista “Economía Colombiana” Año V. Vol. 18. N° 53 septiembre de 1958 un interesante trabajo donde detalla con lujo las especies comerciales que integran los diferentes grupos en la clasificación estadística, el nombre oficial, nombre científico y sitios donde se encuentran.

6) El Dr. George Dahl quien actualmente presta sus servicios en Cartagena como Jefe de Piscicultura del Atlántico, Bolívar y Córdoba; es un eminente itiólogo graduado en Suecia; ha presentado interesantes estudios sobre lugares apropiados para pesca, fábricas de conservas, etc.

7) En referencia a la política pesquera nacional se transcribe parte del ar-

título del Cap. de Navío (r) Julio César Reyes Canal, aparecido el viernes 8 de febrero de 1963 en el diario "El Tiempo": "Adopción de normas". "Unas cuantas ideas preliminares, muy sencillas y sin complicaciones, que se enuncian sin ninguna pretensión o ánimo dogmático, podrían formar parte de la filosofía de la política pesquera nacional:

Las aguas territoriales y las de nuestra plataforma continental son parte esencial e indivisible de nuestro espacio vital y por consiguiente el gobierno tiene la ineludible obligación con el pueblo de ejercer plena soberanía sobre ellas, protegiéndolas en todas las formas posibles y estimulando la explotación adecuada de sus riquezas en beneficio del mismo pueblo.

Se debería modificar la norma existente sobre mar territorial, conformándola a las necesidades actuales y futuras de la nación, sin vulnerar derechos de otros países, y en forma similar a la ya establecida por otras naciones suramericanas para la explotación de las riquezas de las aguas y del subsuelo.

Se debería impulsar vigorosamente y por todos los medios la creación y el desarrollo de la industria pesquera colombiana, en todas sus fases: pescado y mariscos frescos, congelados y enlatados, aceptando y estimulando desde luego la colaboración de capital extranjero dentro de un marco estricto de conveniencia nacional.

Se debería impulsar en igual forma la industria de construcción de barcos pesqueros, estableciendo sistemas adecuados de ayuda y de financiación por parte de la Caja de Crédito Agrario, el Instituto de Fomento Industrial y de otras agencias oficiales y semi-oficiales apropiadas.

Se debería estimular por medio del Instituto Nacional de Abastecimientos el establecimiento de una red apro-

piada de almacenamiento y distribución de pescado y mariscos en todo el país de manera que tales artículos lleguen al consumidor con el menor número de interferencias y a los precios más favorables posibles.

Se debería hacer por parte de los ministerios de Agricultura y Fomento, Educación y Salud una intensa campaña para enseñar y facilitar al pueblo la inclusión dentro de su dieta de los productos alimenticios que se extraen del mar y de los ríos.

Se deberían fomentar al máximo, sin afectar los consumos nacionales, las exportaciones de pescado y mariscos, exonerándolas de impuestos y gravámenes y permitiendo durante un lapso prudencial que las divisas que produzcan se reinviertan en la industria pesquera.

Se debería fundar una escuela de pesquería. Ese sería un instituto de carácter artesanal, localizado sobre un puerto marítimo, en donde se enseñara en tal nivel todo lo pertinente a esa profesión, y cuyo rodaje y administración se asignaría al Servicio Nacional de Aprendizaje, debidamente apoyado por la Armada Nacional. Simultáneamente se deberían buscar los medios para enviar al exterior a personal colombiano que se especializara en los diversos ramos científicos, técnicos y artesanales de esta actividad.

Se debería promulgar cuanto antes una cuidadosa legislación científica y técnica sobre medidas de conservación de las especies ictiológicas, sobre organización de la intervención estatal en la industria pesquera, y sobre aspectos proteccionistas de la misma. Tal legislación debería incluir el establecimiento de una entidad rectora de las pesquerías nacionales, con mayor jerarquía, influencia y responsabilidad de la hoy existente.

Se debería establecer una legislación

especial del régimen de trabajo para los pescadores de alta mar.

Este análisis superficial de la difícil situación actual de la industria pesquera colombiana se presenta como el aporte de un modesto ciudadano que ha sido testigo con profundo dolor patriótico de lo aquí narrado. Habiéndose agotado ya la instancia de las intervenciones discretas y directas ante las agencias gubernamentales, se opta por presentarlo a través del conducto de la opinión pública, en la esperanza de que no corra suerte tan melancólica como otras sugerencias y reclamos anteriores, hechos con altruismo y buena voluntad".

8) Con respecto a la soberanía de nuestros mares se puede consultar la nota editorial del Sr. Coronel Guillermo Plazas Olarte en el Vol. VII, Nº 19 de abril de 1963 "Revista de las Fuerzas Armadas".

Sería muy largo el seguir transcribiendo artículos, pero en resumen, se puede afirmar que personas autorizadas han despertado la opinión pública con ayuda de la prensa y revistas y han hecho bastante por crear la Conciencia Marítima Nacional.

b) Qué ha hecho la juventud colombiana.

Un sector de la juventud colombiana ha colaborado para crear la conciencia marítima de Colombia, de acuerdo a la capacidad de los pocos factores positivos que hay en el país (Armada Nacional, Flota Mercante). Un mayor número de jóvenes tendrá la oportunidad de crear conciencia marítima cuando haya aquí universidades de ciencias del mar, flotas pesqueras, astilleros, etc.

c) Qué han hecho las universidades.

A excepción de la de "Jorge Tadeo Lozano", el resto de universidades no han mirado hacia el mar. Tienen un gran campo de acción. (Ver Punto I)

y conceptos de autoridades en el Punto III).

d) Qué ha hecho el capital privado.

Funcionan en las costas algunos astilleros que solo construyen embarcaciones menores. Asimismo, hay allí, algún capital privado vinculado a la industria pesquera pero en forma bastante desorganizada y pobre.

e) Qué han hecho las entidades de asistencia social y ayuda económica del país.

Para crear conciencia marítima, absolutamente nada, no han vuelto sus ojos a las actividades de los mares colombianos. (Ver Punto I).

f) Qué ha hecho el Gobierno.

El General Santander trató de crear conciencia marítima y para esto firmó el Decreto Nº 086 del 28 de junio de 1822 creando la "Escuela Náutica". Predominaron las condiciones políticas de la naciente república de Colombia y la Escuela Náutica se clausuró al año siguiente. Hasta el año de 1907 la República permaneció alejada de las actividades del mar, convirtiéndose en país mediterráneo, dedicado totalmente a su organización interna y a las luchas políticas dentro de las fronteras. En este año, pues, el General Rafael Reyes firmó el Decreto Nº 793 del 6 de julio por el cual se fundaba la "Escuela Naval Nacional" en Cartagena. La vida de esta segunda Escuela Naval también fue efímera en 1910 volvió a clausurarse.

Los perjuicios que el abandono de las actividades navales en el citado año trajo para el país, se vieron cuando sobrevino el conflicto armado con la república del Perú, en el año de 1932, en que se creó la improvisada Marina de Guerra para atender esta emergencia.

Por fin el Gobierno, por Decreto Ejecutivo N° 712 del 13 de abril de 1935, dio de alta como Cadetes de una nueva Escuela Naval a 40 jóvenes seleccionados por los Departamentos de Cundinamarca, Boyacá, Valle, Santander del Sur, Magdalena, Atlántico, Antioquia, Huila, Cauca, Bolívar, Santander del Norte, Caldas, Nariño, Tolima y las Intendencias del Chocó, Meta y San Andrés. Esta es la Escuela Naval moderna que funciona hasta nuestros días y en la cual ha depositado el gobierno la misión de defensa de la soberanía de sus mares y de crear la conciencia marítima nacional.

Sin embargo, el gobierno nacional debe crear un organismo que centralice todo lo referente al mar: legislación, litorales, reglamentaciones, puertos, marina mercante, aduana marítima y servicio de guarda costas, etc., para evitar que sigan creándose en la nación instituciones o empresas semi-oficiales que proliferan con demasiada rapidez para ocuparse de tales actividades y que llevan de por sí la semilla, los morbos y peligros de la política y burocracia, característicos en nuestro país.

g) Qué ha hecho la Marina Mercante.

Uno de los factores que dan idea del progreso y ordenación económica de un país, es la Marina Mercante, sin la cual, el fomento de la producción y el desarrollo industrial no serían posibles en el nivel necesario. De aquí que el transporte marítimo sea un factor preponderante para el desarrollo de un país.

El Gobierno atendiendo a esto creó a fines de 1944 la Compañía Nacional de Navegación y posteriormente en 1947, se creó la Flota Mercante Gran Colombiana formada por capitales de Colombia, Ecuador y Venezuela (este último se retiró en septiembre de 1953).

La Flota Mercante Gran Colombia-

na goza hoy de un merecido prestigio en todos los círculos marítimos de Colombia y el exterior, no solo por su magnífica organización sino por sus excelentes servicios y situación económica.

Para fomentar una Marina Mercante no solo se requiere disponer de carga, puertos abrigados, empresas bien organizadas y buenos buques, sino también del elemento humano para el manejo, conservación y administración.

Todo esto lo tiene la Flota Mercante Gran Colombiana, pero es tiempo ya de quitarle a la Armada la carga de preparar Oficiales Mercantes, lo cual ha venido haciendo desde 1951 con muy buen empeño y dentro de su escaso presupuesto, siempre en aras de crear una Conciencia Marítima Nacional aportando parte de lo más preciado que debe tener una Marina Mercante: el material humano que tripula esos buques.

h) Qué ha hecho la Armada.

Ha hecho, sin lugar a dudas, muchísimo por crear Conciencia Marítima y lo sigue y seguirá haciendo sin desmayo.

Esto se puede comprobar solo con unas pequeñas estadísticas a continuación.

Desde su tercera fundación en 1935, han pasado por las aulas de la Escuela Naval de Cadetes en Cartagena, cerca de 2.000 colombianos para la Marina de Guerra y unos 200 para la Marina Mercante, de reciente fundación.

Por las aulas de la Escuela de Grumetes en Barranquilla han pasado desde 1934 más de 8.000 colombianos y la Escuela de Clases Técnicas, a partir de 1953, ha graduado cerca de 1.700 Suboficiales Técnicos por especialidades como se detalla a continuación: Motoristas, Maquinistas, Fogoneros, Refrigeración, Navegación y Señales, Ra-

diotelegrafistas, Electrónicos, Electricistas, Contramaestres, Escribientes, Almacenistas, Marineros Rancheros, Mayordomos, Cocineros, Enfermeros e Instructores. Aparte de los Cursos de Inglés y los de especialidades típicas de la Armada como son los Cursos de Armamento, Control de Tiro, Servomecanismos, Sonaristas, Radaristas, Guerra Antisubmarina, Comunicaciones, Táctica, etc., que solo en los buques de guerra tienen aplicación.

Todos estos colombianos han salido con una verdadera conciencia marítima de las aulas navales y han adquirido los conocimientos, en mayor o menor escala, para desempeñarse eficientemente a bordo de los buques tanto de guerra como mercantes.

Así vemos que muchos reservistas de la A.R.C. prestan sus servicios en asuntos referentes a nuestras cosas marítimas, tripulantes de buques mercantes en diferentes especialidades, tripulantes de buques de la Aduana, terminales marítimos, astilleros, buques pesqueros, etc. Y no deja de enorgullecer a la Armada el otro pequeño porcentaje de sus reservas que prestan sus servicios como técnicos en Paz de Río, Instructores del SENA, Profesores en Electrónica y Electricidad, Asesores técnicos en empresas de diferentes clases, compañías petroleras y muchos otros puestos de gran importancia que sería largo enumerar.

IV) - Conclusión.

En Colombia todavía no existe una conciencia marítima definida. Hasta ahora se está creando en nuestro pueblo y a ello contribuyen en su orden los siguientes factores:

a) Gobierno: con la creación de la Armada Nacional que, sin dudarlo, es la única entidad oficial convertida en

motor de la Conciencia Marítima Colombiana. También creó la Compañía Nacional de Navegación; pero en las otras ramas del mar existe mucho desorden y cada vez se enreda más por la cantidad de organismos semi-oficiales que se han venido creando.

b) Flota Mercante: entre todas descuella la Gran Colombiana, verdadero orgullo del país. Pero hace falta ya la creación de escuelas mercantes para Oficiales, clases y marinería subvencionadas por estas compañías que ahora tienen un capital bastante poderoso y aliviar en esta forma, a la Armada que sí les podría dar la asesoría técnica necesaria.

c) La opinión pública: claro está que un sector muy limitado ha expresado sus conceptos, muy valiosos por cierto, por medio de la prensa y revistas que han sido magníficos vehículos de divulgación para los asuntos que atañen a nuestros mares.

d) La juventud colombiana: en escaso porcentaje y de acuerdo a las pocas actividades en Colombia que le brindan oportunidad de trabajo en estos menesteres. Sin embargo, es aquí donde se encuentra el semillero para crear la verdadera Conciencia Marítima Nacional del futuro.

No sobra agregar que en este país no habrá conciencia marítima hasta el día en que, por ejemplo, todos los colombianos salten como impulsados por un solo resorte cuando los extranjeros exploten nuestro mar territorial. Tenemos un vivo ejemplo en los casos recientes de Brasil y Ecuador, países estos que no permitieron la violación de sus mares y mostraron al mundo, especialmente a los países latinoamericanos, el verdadero nacionalismo o mejor, en este caso, la verdadera **Conciencia Marítima**.