

LA NACION Y LOS MARES



Tte. de Navío RAFAEL MARTINEZ REYES

“El mar es fuente de grandeza nacional”.—RATZEL.

Sin embargo es el factor menos conocido y comprendido por la Nación, a pesar de que el país tiene costas en los dos océanos más importantes de la tierra. Conocerlo o comprenderlo no significa que aprovechamos sus playas o que sabemos que sus dos costas miden más de 3.200 kilómetros de longitud.

Este desconocimiento e incompreensión podemos atribuirlo a varias causas; entre ellas la principal, es la gran cantidad de riquezas naturales del país que concentró todos los esfuerzos de la población para su explotación, por el mayor rendimiento desde tiempos de la Colonia, y que en el pasado hizo disminuir la incidencia adversa de los costosos fletes marítimos. Súmase a este hecho que el colombiano no ha tenido necesidad de tripular buques para efectuar el comercio de su Nación, sino hasta mediados de este siglo, y que en el mismo ha sido efectuado por los españoles en tiempo de la Colonia y después por Naciones de gran desarrollo marítimo.

En los tiempos presentes, debido a la situación económica nacional y a la situación internacional en el mar Caribe, se requiere una reevaluación de la necesidad de ser fuertes en ciertos aspectos marítimos.

I

En esta primera parte veremos someramente algunos de los principales beneficios que dan los mares a nuestro país. Los hemos escuchado tan a menudo que nos hemos acostumbrado a oírlos sin analizarlos y sin considerar su importancia para la economía e integridad nacional.

A. Comercio Internacional.

Su situación geográfica con costas sobre dos océanos y adyacentes al Canal de Panamá —Nudo de las líneas marítimas del Occidente— y selváticos límites con los países vecinos, aunado a la similitud de materias producidas por éstos, ocasionan que el 99% del comercio con el exterior se efectúe utilizando las vías marítimas, el sistema de transporte de menos costo en el mundo.

Este transporte marítimo significa que los productos de importación no están gravados onerosamente para el consumidor por recargo de costos, y que los de exportación tienen precios razonables en el extranjero con la consiguiente ventaja para competir, lo que no sucedería si dicho transporte se efectúa por tierra o aire.

La posición del país casi en el centro del continente ocasiona que el costo del transporte de productos hacia el Norte —EE. UU., Canadá, México— y hacia el Sur —Países de la ALALC,

Brasil, Argentina— sea similar evitando desequilibrios de precios.

Una de sus costas, la del Océano Atlántico, sobre el cual están la mayoría de los países industrializados del mundo y los cuales envían la mayor parte de los productos manufacturados que importamos, se comunica con el interior del país por el Río Magdalena, importantísima arteria fluvial a través de la cual se transportaron en el año 1961, 1.979.148 toneladas métricas de carga.

La otra costa en el Pacífico da apoyo al comercio con los países que están sobre este gigantesco océano, EE. UU., Canadá, Japón, México, Chile, Perú y otros, comercio voluminoso y con perspectivas de crecer, que sigue hacia el interior del país por el Puerto de Buenaventura, llevando a la floreciente industria del Occidente las materias primas necesarias.

B. Comercio Nacional.

Efectuado por mar a bajo costo entre los puertos de ambas costas a través del Canal de Panamá, y con la Intendencia de San Andrés y Providencia, comercio que en el año 1961 se elevó a 339.128 toneladas métricas.

Significa que los combustibles usados en el Occidente del país no tienen que transportarse hacia allí en carros u oleoductos sino que pueden llevarse en buques, y de esta manera su precio en aquella región es similar al del resto del país; que los productos alimenticios o manufacturados producidos en la región Norte y Occidental pueden transportarse entre estos lugares sin gran recargo por costo en el transporte.

Una tonelada de carga a transportarse de Barranquilla a Buenaventura por vía marítima tiene un costo promedio de \$ 80.00 a \$ 100.00, mientras que la misma carga por vía terrestre tiene un costo promedio de \$ 250.00.

En el caso de San Andrés y Providencia, el comercio con esta Intendencia tiene que efectuarse exclusivamente por mar —con raras excepciones— y su vida depende de este transporte marítimo.

C. Recursos.

1. La sal marina, cuya explotación en la Costa Atlántica durante el año 1961 produjo 69.000 toneladas con un valor de \$ 3.981.000.00.

2. La pesca, cuyas posibilidades son extraordinarias, y cuya explotación adecuada puede suministrar a la nación considerable cantidad de divisas. Dado que en la actualidad no está adecuadamente explotada en nuestro país, no se considera en este artículo su producido, señalando más bien lo que significa para el Perú este renglón.

“Esta nación en cinco años de vertiginosa expansión se ha convertido en la Segunda Potencia pesquera del mundo, después del Japón y colocándolo por encima de naciones tradicionalmente pesqueras como Noruega, Gran Bretaña, Rusia y EE. UU. En 1961 se pescaron 5.200.000 toneladas métricas de pescado y de continuar su desarrollo en la misma proporción desplazaría en breve al Japón”.

“En cuanto a harina de pescado, el Perú es el primer productor y exportador mundial; en el año 1961 esta exportación fue de 839.815 toneladas métricas. Funcionan 283 fábricas para la elaboración de productos congelados. En cinco años por concepto de pesca ingresaron al Perú más de 70 millones de dólares, dio ocupación a 30.000 personas y trajo como industria conexas la construcción naval”.—(Visión).

D. Lazo de Unión y Limite natural.

El mar une el territorio patrio, la parte continental con la insular que es la Intendencia de San Andrés y Pro-

videncia. A través de éste fluyen los productos vitales para su subsistencia y de éstas a su vez hacia el continente las materias que sustentan su economía; por medio del mar la nación incorpora a su territorio estas Islas dándoles leyes, comercio para su subsistencia, estructuración política y lo más importante: protección.

Al mismo tiempo los mares ofrecen los límites naturales con más facilidad para control y vigilancia, pudiéndose cubrir más distancia con menos personal y a menor costo.

II

En esta segunda parte observaremos lo que requiere la nación para proteger sus intereses vitales en el mar, proteger su comercio marítimo que es la savia de su economía, proteger sus recursos naturales, la integridad nacional, evitar el contrabando y en fin, ejercer la soberanía sobre sus mares.

A). Requiere una marina mercante con sólidas bases económicas que le permitan operar pese a la competencia, con la óptima organización posible; que sus tripulaciones sean idóneas y bien retribuidas, que ofrezca seguridad y rapidez y sobre todo capacidad para transportar la mayor parte del comercio de importación y exportación de la Nación. Con esto se obtiene:

1.—Que nuestro comercio no quede a merced de voluntades foráneas.

2.—Que se pague por su transporte lo equitativo y no precios fijados al arbitrio de compañías extranjeras, quedando estos dineros en la Nación y evitando su salida al exterior.

3.—Que la nación importe y exporte lo que requiera y cuando lo necesite, y no cuando el transportador marítimo considere conveniente.

4.—Dar trabajo a la población; en la actualidad existen 1.500 tripulantes aproximadamente en la Marina Mer-

cante Nacional, que sustentan casi igual número de familias.

5.—Una base para acercamiento con otros países dando buen nombre a la Nación en el extranjero, ya que los buques con el pabellón tricolor son semblanza de lo que poseemos, de nuestra capacidad de empresa, de nuestra producción y comercio.

Gran porvenir para esta Marina Mercante lo constituye el Mercado Común Latinoamericano, pues el intercambio que se iniciará entre estas naciones será voluminoso y tendrá como base el transporte marítimo, prefiriéndose lógicamente los buques de bandera de los países asociados. Debe ser primordial atención del Gobierno y sus representantes, el asegurar para el país y su Marina Mercante el mayor transporte posible de las mercaderías y productos que **fluirán** de una parte a otra.

La proporción en que la Marina Mercante Nacional suple las necesidades de transporte del país es aun baja, dándonos una idea el hecho que durante el mes de noviembre de 1962 la carga embarcada y desembarcada en nuestros puertos fue transportada así: 147.687 toneladas métricas en buques de bandera Noruega, 96.657 en buques de bandera Liberiana, 68.743 en buques de bandera Holandesa, 47.637 en buques de bandera Panameña, 41.490 en buques de bandera Alemana, 24.129 en buques de bandera Colombiana y 160.451 en buques de otras nacionalidades.

La exportación del petróleo producido en el país, se ha efectuado exclusivamente en buques de bandera extranjera, con el solo beneficio de compañías foráneas. Este aspecto requiere profundo estudio del Gobierno y la empresa nacional con el fin de hacer partícipe al país y su población de un frente de trabajo que rinde excelentes ganancias. Se tropezará sin duda con poderosos acuerdos comerciales y fuer-

tes intereses, pero de todas maneras el país es el productor y requiere urgentemente en estos momentos, apelar a todas las posibilidades para aumentar sus ingresos.

Para poseer tal Marina Mercante se requiere:

1.—Vencer la competencia de Compañías de Navegación extranjeras económicamente poderosas, de larga experiencia en el transporte marítimo y magnífica reputación no solo en nuestra Nación sino en el extranjero.

2.—Operar aceptando la discriminación contra sus buques lo cual se hace en algunos países, en la forma de requerir a las compañías exportadoras usar barcos de bandera de esa nacionalidad.

3.—Vencer el desinterés y egoísmo de los colombianos por la Marina Mercante Nacional especialmente por parte de exportadores e importadores, consistente en anteponer los intereses personales a los de la comunidad, a los de la Nación. Se requiere en este aspecto un esfuerzo total para utilizar en lo posible, solo buques colombianos.

4.—Que las ramas Ejecutiva y Legislativa del Gobierno Nacional apoyen la Marina Mercante promulgando las disposiciones legales que sean necesarias.

B). Requiere el país adecuadas instalaciones portuarias para embarcar y desembarcar la carga en forma rápida, para almacenarla y no dejarla a la intemperie y alcance de los ladrones.

Puertos seguros, lo que comprende profundidad de las aguas, abrigo contra vientos y fuertes mares, amplitud para maniobrar, muelles adecuados, seguros, cómodos, con suministro de agua, combustibles y energía eléctrica.

Un claro entendimiento de estos aspectos lo constituye la construcción de Puerto Nuevo en el Ecuador para reemplazar el Puerto de Guayaquil, hecho a un costo de 360 millones de Suces y proveerá tales facilidades que el manejo de la carga se efectuará mu-

cho más ligero, a menor costo y con menos riesgos.

Nuestros puertos son a los buques extranjeros como la sala de una casa a los visitantes y por su presentación indudablemente nos juzgarán; solo una persona egoísta o anormal puede ser indiferente al prestigio de su país o de su casa.

Requiere además el país eficientes "Ayudas a la Navegación" —frase extraña y sin sentido para muchos—. Estas ayudas incluyen boyas, faros y equipos electrónicos que indican a los tripulantes de los buques donde están las entradas a los puertos, los bajos, delimitan los canales, indican los peligros, y lo anterior debe efectuarse de día y de noche, con tiempo claro, con lluvia o con niebla, y sus indicaciones deben alcanzar desde varias yardas hasta cientos de millas según el caso.

En el presente es aún muy deficiente este servicio de "Ayudas a la Navegación" en las costas nacionales, requiriéndose colocación de más faros y radiofaros, boyas y balizas.

C). El aprovechamiento adecuado de la pesca en nuestro país si queremos obtener resultados similares a los del Perú, requiere definidas acciones tanto de parte del Gobierno como de la Empresa Privada; esto ha sido tratado últimamente con naciente interés hasta el punto de aparecer artículos pertinentes en la prensa nacional.

En síntesis se pueden resumir los pasos necesarios:

1.—Acción Gubernamental reglamentando la explotación de la pesca y fijando la anchura del mar nacional para efectos de explotación de sus riquezas.

2.—Suministro de apoyo económico a la industria pesquera por parte del Gobierno y de la Banca Privada.

3.—Desarrollo de esta Industria Pesquera supliendo las necesidades nacionales y suministrando productos de exportación.

4.—Lo más importante, voluntad y decisión firme de un grupo de individuos para llevar adelante lo expuesto antes.

D). Para proteger la Nación su parte insular, sus costas, su comercio marítimo, las riquezas de sus mares, evitar la entrada de mercenarios y armamento, requiere adecuadas Fuerzas Aeronavales, Bases para éstas y tripulaciones idóneas.

Este requerimiento, como algunos pueden pensar, no es producto de mentes desequilibradas o soñadoras, sino una necesidad que se ha probado a través de la historia. Todas las naciones que poseen o han tenido un comercio marítimo básico para su supervivencia han debido mantener fuerzas para proteger estos intereses.

Muchos se preguntan y claman: de quién podría protegerse el país y si para estos casos no existen tratados, alianzas y Organizaciones Internacionales que nos proveen seguridad. A la sombra de las Organizaciones y tratados internacionales se han cometido graves desafueros y no podemos esperar que con nuestro país se haga una excepción y se cumpla lo pactado con detrimento de alguna nación más fuerte militarmente; la razón pertenece siempre a ésta y exigirá la primacía de sus intereses.

Hasta donde la historia existe, el mundo ha estado dividido en sociedades o naciones con mayor o menor fuerza, y cuando existe un desequilibrio de estas fuerzas el más poderoso en una forma u otra ataca al más débil, o lo absorbe económica y políticamente contra su voluntad; parece ser una ley fatídica y corresponde a los hechos que observamos hoy en día.

Recordemos que para sellar la Independencia fue necesaria la creación de una escuadra naval que derrotara a las fuerzas navales españolas; al desaparecer éstas y teniendo la Nación seguri-

dad en los mares nacionales suspendió la primera organización naval.

Posteriormente las perspectivas del Canal de Panamá a fines del siglo pasado y la imposibilidad para Colombia de mantener soberanía sobre aquel territorio trajeron como consecuencia su pérdida. Fue entonces cuando el Gobierno en forma tardía creó un cuerpo naval para proteger los intereses nacionales, que desapareció tan pronto pasó el período de crisis, y el interés por los asuntos del mar decreció.

Nuevamente en la década del treinta el país se vio enfrentado a sucesos que le demandaban fortaleza marítima y en forma improvisada creó por tercera vez una Armada Nacional que vive hoy en día, pese a los ataques de quienes no tienen responsabilidad alguna por la seguridad nacional en los mares.

En los tiempos presentes la responsabilidad por la patria no recae solamente en los militares, recae en los hombres de Estado que dirigen la política interna y externa del país, en los economistas que dirigen sus finanzas, pues de la situación económica se desprende el vigor de un pueblo para soportar las crisis, recae también en toda la masa de la población pues de su carácter, de su espíritu, de su formación moral, depende su temple y voluntad para la lucha y el apoyo que dé a sus Fuerzas Militares, y más que todo, depende también de los que encauzan su mentalidad. Recordemos que Imperios y Gobiernos han caído no por flaqueza de sus Ejércitos sino por la descomposición moral de sus dirigentes, y que "las guerras no son iniciadas por los estudios y preparaciones precautelativas de los militares, sino por las intenciones, acciones, omisiones, y errores de los políticos y hombres de Estado".—**Concepto del Gran Almirante Raeder.**

Hoy a 900 millas de nuestra Costa Atlántica, se levanta un estado comunista que por sus características geo-

gráficas será la avanzada de la URSS en el Hemisferio Occidental, el lugar ideal desde donde proyectará su potencia naval y del cual carecía hasta la fecha. La enorme cantidad de submarinos que posee (alrededor de 465, de los cuales 30 lanzan proyectiles dirigidos y 12 son de propulsión nuclear, "operando y en estación" —acuerdo reporte del Jane's Fighting— Ships), como arma naval ofensiva carecía de lugares estratégicos donde desplegarse y poder librarse del embotellamiento en que estaba, y Cuba es la base estratégica para estas naves y este fin.

Esto no puede ser evitado por el Occidente a menos que se intente anular espectacularmente el concepto de la Libertad en los mares, destruyendo los principios de la Democracia. La URSS lo sabe y aprovecha al máximo toda oportunidad posible para consolidar su poder militar en aquella punta de lanza dentro del corazón de América y frente a las costas Colombianas.

Para calcular las posibilidades de hostigamiento de esta fuerza submarina (sin considerar sus capacidades ofensivas con proyectiles dirigidos y cabeza nuclear) retrocedamos a la iniciación de la II Guerra Mundial cuando Alemania contaba solo con 57 submarinos, y recordamos sus resultados.

Sin pretender nuestra Nación hacer frente a esta tremenda amenaza naval, debe sí suministrar el máximo de seguridad posible a sus costas, puertos y Marina Mercante.

Crear que esta seguridad puede sernos suministrada por alguna potencia en momentos en que indudablemente tratará de proteger sus hogares y sus buques de esta amenaza submarina cuya localización desconoce, es pensar con cierta ingenuidad.

Para la seguridad de nuestras costas, puertos y transportes marítimos requiere el país adecuadas fuerzas aeronavales que reúnan determinadas características. La aviación en los últi-

mos años ha venido a ser parte indispensable de las fuerzas navales, tanto para las misiones de reconocimiento como para las de lucha antisubmarina, y su entrenamiento, empleo, aprovisionamiento, etc... debe ser fijado por quienes planearán sus operaciones. Al respecto estudiemos los **conceptos fijados por el Gran Almirante Raeder**:

"El empleo de aviones y Fuerza Aérea en la guerra terrestre es totalmente diferente de su empleo en la guerra naval. En tierra el ataque y la defensa se seguirán por los principios de la guerra terrestre, y de aquí que los pilotos deben ser maestros en los métodos y tácticas de la guerra terrestre".

"La guerra en el mar requiere hombres, máquinas y tácticas especialmente acondicionadas a las técnicas del combate naval; en este punto las necesidades son más difíciles de llenar, puesto que el elemento agua es completamente diferente del elemento tierra. Las tácticas y métodos resultantes son tan diferentes que únicamente pilotos entrenados en las tácticas de la guerra naval, sistemas y lenguaje del mar, pueden ser útiles en operaciones navales".

"Una de las características especiales de las Fuerzas Navales es su gran movilidad y gran alcance en sus operaciones, así que pueden atacar en el sitio más inesperado en el mínimo de tiempo. El reconocimiento a grandes distancias es una necesidad; a menudo un reporte de un solo tripulante cambia la situación total de un Comandante. Un factor esencial en tal informe de reconocimiento es su exactitud, de tal manera que si el reporte proviene de un Crucero, un Destroyer, un Submarino o un Avión, el Comandante puede basarse en tal reporte, el cual es el resultado de un extenso entrenamiento y larga experiencia".

"Aun más, un avión puede explorar grandes distancias a gran velocidad, puede cubrir áreas mucho mayores que

cualquier otro tipo de nave, y puede tomar fotografías; este reconocimiento aéreo puede suministrar información más rápida y valiosa que un buque o un submarino. Pero los informes únicamente son buenos cuando el tripulante sabe qué mirar y cómo determinarlo”.

De **Interavia** (Nº 5/1962): “El tratar de encontrar un submarino en el mar es como tratar de encontrar una aguja en un pajar, con la diferencia que el submarino se desplaza y puede intuir los movimientos de los buques que lo buscan. Para cubrir la amenaza de éstos se necesitaría un gran número de buques y el poco alcance de sus equipos de Sonar hay que compensarlo con una mayor movilidad y también una mayor autonomía de las naves que los llevan. Gracias a su gran velocidad los submarinos modernos son capaces, corrientemente, de evitar toda persecución, incluso después de haber sido detectados. Los buques de superficie son comparativamente lentos especialmente con mar gruesa; por ello los submarinos deben en lo posible perseguirse y atacarse por medio de aviones y helicópteros”.

“En la actualidad hay tales equipos instalados en aviones, que permiten descubrir un submarino navegando sumergido. Aún más, algunos hombres de ciencia norteamericanos y británicos esperan poder fabricar detectores por infrarrojos extremadamente sensibles que, conjugados con amplificadores moleculares, permitirán a los aviones detectar dichas variaciones térmicas, así como las turbulencias del agua, a centenares de kilómetros”.

Pero una tripulación de un avión para poder llevar a cabo una operación antisubmarina necesita conocer las tácticas de los submarinos, sus capacida-

des y limitaciones, las tácticas antisubmarinas, las operaciones conjuntas con buques de superficie, el influjo del agua marina en la detección, el armamento empleado por una parte y otra; y esto no se logra sin un adecuado entrenamiento y amplia experiencia, lo cual es imposible improvisar.

Las Unidades de superficie deben estar en condiciones de suministrar en la mayor extensión, protección necesaria a los Puertos, protección a los buques de carga, evitar la colocación de minas en lugares estratégicos de nuestras costas, proteger los recursos pesqueros; es decir, deben reunir determinadas características de acuerdo a los requerimientos operacionales; éstos comprenden: La función para la cual el buque se destina, las cualidades que debe tener para llevar a cabo su misión, debiéndose tener presente las características geográficas de las costas, la política exterior nacional y la fortaleza de los posibles oponentes.

Este último punto requiere profundo estudio de quienes conocen las características de la guerra naval, sus tácticas, su estrategia, y están familiarizados con los asuntos del mar, determinando hasta qué punto nuestro país está prevenido para afrontar alguna contingencia en los mares.

Este artículo ha abarcado en forma muy superficial aspectos tan importantes y variados, que si se estudiaren profundamente, sus conclusiones llenarían cientos de páginas. He deseado más que todo crear una inquietud por los asuntos marítimos de nuestra nación.

DATOS ESTADISTICOS NACIONALES TOMADOS DE BOLETINES MENSUALES DE ESTADISTICAS Nos. 137 Y 143.

Mayo de 1963.