

La importancia de las actividades marítimas en la formulación de una Estrategia Marítima

Por: *Capitán de Corbeta Néstor Fernando Mariño Blanco*

Introducción

Ante la pregunta que genera la realización del presente ensayo y que nos plantea como interrogante ¿Por qué las actividades marítimas deben ser consideradas en la formulación de una Estrategia Marítima?, debemos considerar o aclarar en primera instancia a qué nos estamos refiriendo exactamente con el término actividades marítimas, con el fin de evitar una posible desviación del estudio juicioso y aplicado del tema en mención.

Inicialmente, se ha podido identificar que las actividades marítimas se encuentran definidas en el *Artículo 1429*, del Libro Quinto, del *Decreto 410 de 1971* como: "(...) todas aquellas que se efectúen en el mar territorial, zonas adyacentes, suelo y subsuelo pertenecientes a la plataforma continental y en las costas y puertos de la República, relacionadas con la navegación de altura, de cabotaje, de pesca y científica, con buques nacionales y extranjeros o con la investigación y extracción de los recursos del mar y de la plataforma" (Presidencia de la República, 1971).

De la misma forma, el texto de Estrategia Marítima propone algunas actividades marítimas que deben ser consideradas en la formulación de una Estrategia Marítima como el transporte marítimo, la explotación e industria pesquera, la explotación de recursos naturales no renovables y fuentes de energía, la investigación científica marina, el

turismo, la preservación del medio ambiente marino y la construcción naval e industrias afines con actividades marítimas (Escuela Superior de Guerra, 2013).

Por último, la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros hace alusión a las actividades marítimas, las cuales deben ser controladas por la Dirección General Marítima en su actuar como Autoridad Marítima Nacional y considera como tales a:

La señalización marítima, el control del tráfico marítimo, las naves nacionales y extranjeras y los artefactos navales, la navegación marítima por naves y artefactos navales, la marina mercante y el transporte marítimo, las comunicaciones marítimas, la utilización, protección y preservación de los litorales, la investigación científica marina en todas sus disciplinas, los sistemas de exploración, explotación y prospección de los recursos naturales del medio marino, la búsqueda y extracción o recuperación de antigüedades o tesoros náufragos, la recreación y el deporte náutico marinos, la búsqueda y salvamento marítimos, la conservación, preservación y protección del medio marino, la colocación de cualquier tipo de estructuras, obras fijas o semifijas en el suelo o en el subsuelo marinos, el servicio de pronósticos de mar y de tiempo, los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica, la administración y desarrollo de la zona costera, los astilleros y la construcción naval y otros usos y/o aprovechamientos del medio marino (Comisión Colombiana del Océano, 2007, p. 23).

Teniendo en cuenta las definiciones y ejemplos planteados anteriormente y como respuesta a la pregunta de investigación se plantea que las actividades marítimas deben ser consideradas en la formulación de una estrategia marítima nacional porque estas son necesarias para alcanzar la visión de futuro propuesta por el país para el 2019 y su proyección como potencia media oceánica.

Las actividades marítimas y su contribución a la Visión Colombia 2019

El documento *Visión Colombia 2019 II Centenario* propuesto por el Presidente de la República, Álvaro Uribe Vélez en el año 2005, plantea que se necesita una visión de cómo será y queremos que sea el país en esa fecha, entendiendo esto como un propósito nacional. Contempla cuatro objetivos fundamentales y es precisamente dentro del primero de ellos que busca una economía que garantice

un mayor nivel de bienestar donde se encuentra relacionado el tema del aprovechamiento de los recursos marítimos, trazando metas al 2010 y al 2019 esencialmente destacando el tema de las actividades marítimas (Presidencia de la República, 2005).

Dentro de las actividades marítimas que contempla este documento vamos a realizar un breve análisis sobre dos de ellas, las cuales han sido consideradas de vital importancia para el desarrollo económico del país y son fundamentales dentro de la consolidación de una Estrategia Marítima colombiana. Ellas son el turismo y el sector portuario. Este análisis permitirá apreciar cómo, estas actividades generan grandes cantidades de recursos económicos que hacen mover así mismo la economía nacional.

Tabla 1. Aprovechar los Recursos Marítimos. Línea de base: (1) Minagricultura; (2) Organización Mundial del Turismo; (3) Colciencias

| META | SITUACIÓN ACTUAL | SITUACIÓN 2010 | SITUACIÓN 2019 |
|---|---|---|--|
| (1) Promover el aprovechamiento de los recursos marítimos | No se aprovecha el potencial en los diferentes sectores. Producción camarón: 15.086 ton, producción tilapia: 24.186 ton. | Producción camarón: 28.198 ton. producción tilapia: 55.107 ton. | Producción camarón 79.968 ton. Producción tilapia 217.399 ton. |
| | La producción pesquera equivale a 89.567 toneladas/año (atún, camarón y carduma). La capacidad instalada para la producción de sal marina se aprovecha sólo en 26% | La capacidad instalada para la producción de sal marina se aprovecha en 50% | La producción pesquera (captura) ha aumentado en 185.000 toneladas/año. La producción de camarón de cultivo se ha incrementado en 8.000 ton/año. La capacidad instalada para la producción de sal marina se aprovecha en un 80% |
| (2) Consolidar un modelo de desarrollo turístico para el Caribe y el Pacífico colombianos | Turismo de playa: 530.000 turistas extranjeros Turismo total: 780.000 turistas extranjeros | | Turismo de playa: 4.310.000 turistas extranjeros Turismo total: 6.350.000 turistas extranjeros |

| META | SITUACIÓN ACTUAL | SITUACIÓN 2010 | SITUACIÓN 2019 |
|---|---|---|---|
| (3) Generación de conocimiento para el aprovechamiento del territorio marítimo y sus recursos | A través de 12 Programas Nacionales de Ciencia y Tecnología, Colciencias ha financiado 219 proyectos de investigación | Reconocimiento y caracterización del patrimonio biológico y económico marino | El país innovado e implementado nuevos paquetes tecnológicos para el aprovechamiento del territorio marítimo y sus recursos |
| Consolidar una institucionalidad adecuada para el manejo integral de los espacios oceánicos y las zonas costeras e insulares del país | Articulación interinstitucional y normatividad insuficientes | Los Planes Nacionales de Desarrollo (PND) incluyen un capítulo sobre los océanos. El país cuenta con un Sistema Administrativo Nacional del Océano | La Ley de Océanos se ha consolidado como un marco legal específico e integrador del tema. El país cuenta con una institucionalidad adecuada (Departamento Administrativo o Ministerio de los Océanos). |

La meta propuesta para el sector turístico dentro de la *Visión Colombia 2019* es consolidar un modelo de desarrollo turístico para el Caribe y el Pacífico colombianos y parte de unos indicadores basados en la cantidad de turistas extranjeros que visitan el país, que para el inicio del estudio registra 780.000 personas y plantea como proyección de lo que se quiere alcanzar a 2019, 6.350.000 turistas extranjeros. Al revisar la información suministrada por Migración Colombia en su boletín anual de estadísticas, se logra apreciar que el comportamiento total de los flujos migratorios de viajeros extranjeros, entre los años 2007 a 2014 mantiene una tasa ascendente promedio de un 8% anual (Migración Colombia, 2014).

Para el año 2014 se registró un flujo migratorio de 4068.713 extranjeros en el país, hecho este que proyectándolo con una tasa de crecimiento anual promedio del 8%, permitiría deducir que el flujo migratorio en el país para finales del año 2018 habrá alcanzado la suma de 5.535.437 extranjeros, que sin ser una cifra baja no alcanzaría a cumplir con la meta establecida para el año 2019 de 6.350.000 turistas extranjeros. Este breve análisis permite identificar que se debe adelantar un mayor trabajo de promoción del turismo en el país al mismo tiempo que se trabaja en la ampliación de la capacidad para la recepción de turistas principalmente en la región Pacífica colombiana que se encuentra prácticamente abandonada.

Tabla 2. Flujo histórico de Entrada y Salida de Extranjeros. (Migración Colombia, 2014)

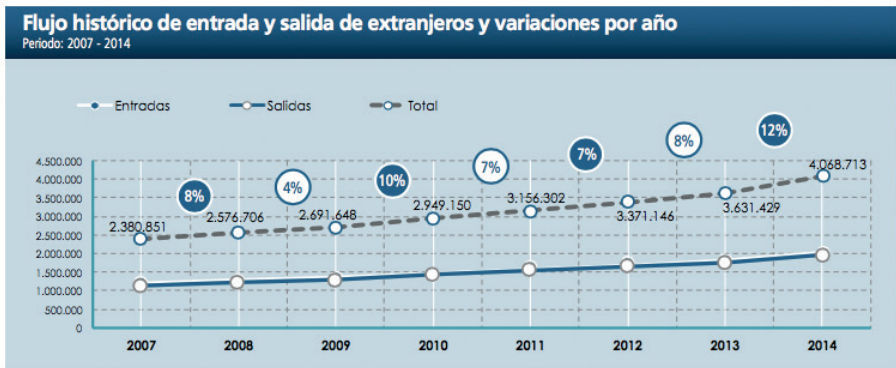


Tabla 3. Generar una Infraestructura Adecuada – En Transporte. Línea de base: (1, 3, 4, 6) Mintransporte y DNP; (2) Aerocivil y DNP; (5) INCO, Mintransporte y DNP; cálculos DNP-DIES

| META | SITUACIÓN ACTUAL | SITUACIÓN 2010 | SITUACIÓN 2019 |
|---|--|--|--|
| (1) Sector vial: Consolidar la red vial. | 16.640 km de red arterial. | 16.640 km de red arterial. | 20.935 km de red arterial. |
| | 6.189 km. de red arterial pavimentada con altos estándares de servicio. | Ampliación en la capacidad vial en 1.250 km. (corrección ancho carril y ancho de berma, terceros carriles, dobles calzadas). | Ampliación en la capacidad vial en 2.554 km. (corrección ancho carril y ancho de berma, terceros carriles, dobles calzadas). |
| (2) Sector aéreo: modernizar e integrar la infraestructura aérea. | 15% de los aeropuertos principales en óptimo nivel de servicio. | 60% de los aeropuertos principales en óptimo nivel de servicio. | 100% de los aeropuertos principales en óptimo nivel de servicio. |
| (3) Sector portuario: ampliar la capacidad del sistema portuario de uso público | 150 millones de ton/año de capacidad instalada portuaria de uso público. | 200 millones de ton/año de capacidad instalada portuaria de uso público. | 285 millones de ton/año de capacidad instalada portuaria de uso público. |
| (4) Sector fluvial: consolidar el transporte fluvial en las principales cuencas del país. | 39% de navegación mayor permanente en la red fluvial arterial. | 55% de navegación mayor permanente en la red fluvial arterial. | 80% de navegación mayor permanente en la red fluvial arterial. |
| | 3% de carga movilizada por modo fluvial. | 7% de carga movilizada por modo fluvial. | 10% de carga movilizada por modo fluvial. |

| META | SITUACIÓN ACTUAL | SITUACIÓN 2010 | SITUACIÓN 2019 |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| (5) Sector férreo: articular la red férrea existente. | 45,6% millones de ton. movilizadas. | 60% millones de ton. movilizadas. | 90% millones de ton. movilizadas. |
| (6) Transporte multimodal: desarrollar zonas de actividad logística y pasos de frontera. | 0 centro logísticos. | 4 centro logísticos. | 5 centro logísticos. |
| | 2 pasos de frontera. | 4 pasos de frontera. | 6 pasos de frontera. |

El caso de la actividad portuaria en el país tiene un panorama diferente. Se planteó inicialmente una meta en el sector portuario para ampliar su capacidad de uso público. Al inicio del planteamiento de esta visión se contaba con una capacidad instalada de 150 Millones de Toneladas por Año (MTA) de capacidad instalada de uso público y se plantearon como metas a alcanzar 200 MTA para 2010 y 285 MTA para 2019. Al revisar las cifras actuales en esta materia, se encuentra que la capacidad nacional instalada es de 302,6 MTA, de las cuales, Cartagena mueve 89, Morrosquillo 65, Santa Marta 62, La Guajira 36, Buenaventura 30, Barranquilla 15, Tumaco 2,6, Turbo 1,5 y San Andrés 0,6 (Portafolio, 2015).

Figura 1. Los puertos colombianos, con buen viento y buena mar.



Fuente: Portafolio

El desarrollo portuario en el país ha alcanzado y superado a 2015 las metas planeadas y propuestas para 2019 y aún mejor, continúa con su expansión y aumento de capacidad. En la actualidad, el Instituto Nacional de Concesiones INCO ha recibido un total de 33 solicitudes para el trámite de nuevos puertos en Colombia, las cuales suman una inversión de US\$720 millones. Es importante destacar que, en este tema, el mayor catalizador de las inversiones corresponde al litoral Pacífico donde se efectuarán las mayores inversiones.

En Buenaventura, donde ya opera la Sociedad Portuaria Regional y hace poco TCBUEN, se construye el Puerto de Agua Dulce y en trámite están: Sociedad Pacific Port, en donde se invertirán US\$14,5 millones; Sociedad Portuaria Delta Del Río Dagua S.A., con inversiones por US\$303 millones y el Terminal de Contenedores de Puerto Solo con US\$28,7 millones. En el litoral Pacífico también están en trámite los proyectos Arquímedes y Cupica Port, este último inició trámite en agosto del 2010 y que requiere inversiones por US\$25,3 millones destinado a la movilización de madera (Mundo Marítimo, 2011).

La proyección de Colombia como potencia media oceánica

De las palabras expresadas por el Vicepresidente de la República de Colombia, Germán Vargas Lleras⁴ en las que manifestó que “Teniendo en cuenta la necesidad de mantener unos mares sanos, definimos un ambicioso Plan de Acción, por un término de 10 años, para formular una nueva Política del Océano que convierta a Colombia en potencia media oceánica” (Vicepresidencia de la República, 2015), al resaltar que los océanos son parte del presente y futuro en el desarrollo económico de Colombia, se puede evidenciar la voluntad política para desarrollar esta gran proyecto nacional.

Este trabajo se encuentra en cabeza de la Comisión Colombiana del Océano la cual ha propuesto para su desarrollo y cumplimiento la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC) que plantea como objetivo principal: “Promover el desarrollo sostenible del océano y de los espacios costeros, así como de los intereses marítimos de la Nación, mediante la estructuración concertada y la puesta en marcha de estrategias que permitan garantizar la cabal administración, aprovechamiento económico, beneficio público, conservación del ambiente, desarrollo sociocultural, vigilancia y

4 Intervención en la sesión de la Comisión Colombiana del Océano. Santa Marta, 2 de mayo de 2015.

control de dichos espacios jurisdiccionales” (Comisión Colombiana del Océano, 2007, p. 13).

Esta visión de Colombia como una potencia media oceánica corresponde a una condición política, material y estratégica del Estado que le permite realizar sus intereses marítimos nacionales en condiciones relativas y ventajosas de autonomía y hegemonía, razón por la cual las actividades marítimas han sido tenidas en cuenta para el diseño de esta política y se encuentran incluidas en cada una de las áreas temáticas con las que se reconoce que el país requiere continuar con el fortalecimiento de la integración del océano y los espacios costeros al desarrollo de la nación. Cada una de estas áreas temáticas plantea unas líneas de acción específica para cada caso con las cuales se pretende el fortalecimiento continuo del tema marítimo en el país.

Existen indicadores de diversos tipos que permiten identificar con claridad la importancia que tienen las actividades marítimas en el aporte al trabajo para alcanzar la meta propuesta de convertirse en una potencia media oceánica. Inicialmente, abordaremos algunos indicadores de carácter geográfico y demográfico como el hecho que el 45% del territorio nacional corresponde a territorio marítimo, que de los 32 departamentos 12 son costeros e insulares, que es el único país suramericano con salida al mar Caribe y al océano Pacífico y que aproximadamente el 10% del total de su población se ubica en los departamentos costeros, hechos estos que permiten observar el potencial tanto de territorio como de población disponible para el desarrollo de este tipo de actividades.

Sin duda alguna, la posición geográfica privilegiada que ostenta Colombia permite ser reconocido como un punto focal para el transporte marítimo al tiempo que brinda conexiones con prácticamente todo el mundo, destacándose aspectos como el hecho de contar con más de 3.000 rutas de exportación en servicio regular directo y con conexión prestadas por 28 navieras, con un acceso a más de 500 puertos en todo el mundo y un alto volumen de carga que superó los 127 millones de toneladas por año para 2012 (Procolombia, 2012).

Para el caso de la pesca –según la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, el 85.2% de la población colombiana son consumidores potenciales de productos acuícolas–,

se obtuvo una producción pesquera para el año 2013 de 43.240 toneladas en tanto que el consumo de productos pesqueros y acuícolas en el mismo año alcanzó las 198. 579 toneladas. Con relación a las exportaciones, estas ascendieron a 50.007 toneladas, en tanto que, se importaron 87.951 toneladas en el año 2013. Indudablemente, el indicador de mayor relevancia lo ocupa el hecho que el crecimiento anual de la acuicultura en el país es en promedio del 10%, lo que la ubica por encima de cualquier otra actividad agropecuaria a nivel nacional (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, 2013).

Figura 2. Conexiones Marítimas.



Fuente: Proexport. Infraestructura Logística 2013

Es innegable que una de las actividades marítimas que más auge y desarrollo ha adquirido en el país en los últimos años corresponde a la construcción naval, en la cual surge como figura y actor de primer orden la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial (Cotecmar), que se plantea como visión a 2030, consolidarse en Latinoamérica como líder innovador en la industria, reflejando el desarrollo alcanzado por Colombia en el sector astillero (Cotecmar, 2015). Esta entidad tiene un 53% de sus ventas en el tema de la construcción naval y un 46% en temas de mantenimiento y reparación, lo que le arrojó en el año 2013 ingresos

por valor de \$216.417 millones de pesos, ubicándolo dentro de los sectores de más alta productividad en la economía colombiana (Cotecmar, 2014).

Como se ha podido evidenciar con la presentación de indicadores económicos relacionados con algunas actividades marítimas, resulta indiscutible su importancia y papel preponderante en el desarrollo económico del país. De esta forma, no se puede esperar menos que para la consolidación de una acertada Estrategia Marítima, estas sean tenidas en cuenta. Al ser reconocidas como actor imprescindible para potencializar y facilitar el desarrollo de la nación, resulta de igual importancia que se consolide una política estatal que las dé a conocer a todos los habitantes al mismo tiempo que les brinde los recursos económicos necesarios.

Conclusiones

Las actividades marítimas nacionales están en la capacidad de potencializar la economía del país con mayor fuerza e ímpetu que las mismas actividades continentales. El problema ha radicado en la visión de espaldas al mar que la política estatal ha mantenido, no permitiendo evidenciar el esplendor, proyección y dinamismo que estas pueden aportar para el desarrollo nacional.

Concebir una Estrategia Marítima sin tener en cuenta las actividades marítimas sería prácticamente condenarla al fracaso antes de iniciarla. Si con una Estrategia Marítima se busca crear, mantener y emplear el Poder Marítimo del Estado para la promoción y protección de los intereses marítimos, no se pueden dejar a un lado las actividades marítimas que forman parte integral de ese Poder Marítimo y ayudan a la potencialización y aseguramiento de los intereses marítimos.

La actividad turística marítima en Colombia puede ser la de mayor potencialización para una Estrategia Marítima Nacional, pero es la de menor desarrollo a nivel nacional a pesar de contar en el país con los lugares adecuados para su explotación. Resulta indudable el incremento de esta actividad a lo largo del país, pero se hace necesaria una inversión en la costa Pacífica colombiana que facilite de igual forma su desarrollo y permita mostrar sus capacidades y cualidades que aporten al desarrollo económico y social en Colombia.

Figura 3. Pesca y Acuicultura en Colombia



Fuente: FAO

Referencias bibliográficas

Fuentes institucionales

Comisión Colombiana del Océano. (2007). *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros*. (S. E. CCO, Ed.) Bogotá, Cundinamarca, Colombia: Secretaría Ejecutiva CCO.

Escuela Superior de Guerra. (2013). *Manual de Estrategia Marítima*. Bogotá, Cundinamarca, Colombia.

Presidencia de la República. (2005). *Visión Colombia 2019 II Centenario*. Bogotá, Cundinamarca, Colombia.

Fuentes electrónicas

COTECMAR. (2015). *Conózcanos. Quiénes Somos*. Recuperado el 26 de julio de 2015, de COTECMAR: <http://www.cotecmar.com/conozcanos.html>

COTECMAR. (2014). *Informe de Gestión 2013*. Recuperado el 26 de Julio de 2015, de COTECMAR.COM.CO: <http://www.cotecmar.com/resources/documents/85c4c4535725cf2b220f773f01e28590.pdf>

Migración Colombia. (Diciembre de 2014). *Boletín Anual de Estadísticas 2014*. Recuperado el 26 de julio de 2015, de Migración Colombia: <http://www.migracioncolombia.gov.co>.

Mundo Marítimo. (2011 de mayo de 2011). *Tramitan Nuevos Puertos en Colombia*. Recuperado el 26 de julio de 2015, de Mundo Marítimo: <http://www.mundomaritimo.cl/noticias/tramitan-nuevos-puertos-en-colombia>

Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. (2013). *La pesca y la acuicultura en Colombia*. Recuperado el 26 de julio de 2015, de FAO: <http://www.fao.org>.

Portafolio. (2015). *Los Puertos Colombianos con Buen Viento y Buena Mar*. Recuperado el 26 de julio de 2015, de Portafolio: <http://www.portafolio.co/especiales/principales-puertos-colombia-2015>

Presidencia de la República. (27 de marzo de 1971). *Código del Comercio*. Recuperado el 25 de julio de 2015, de Archivo General: <http://www.archivogeneral.gov.co/sites/all/themes/nevia/PDF/Transparencia>.

Procolombia. (Agosto de 2012). *Infraestructura logística*. Recuperado el 26 de julio de 2015, de Procolombia: http://www.procolombia.co/sites/default/files/infraestructura_logistica.pdf

Vicepresidencia de la República. (02 de mayo de 2015). *Los Océanos, presente y futuro en el desarrollo económico de Colombia*. Recuperado el 26 de julio de 2015, de Vicepresidencia.gov.co: <http://www.vicepresidencia.gov.co/prensa/2015>.