

COLOMBIA: PARADOJAS DE UN PAIS MARITIMO CON MENTALIDAD MEDITERRANEA

ENRIQUE ROMAN BAZURTO*

1. Del mar ignoto a la Independencia

Así como del mar surgió la vida, también apareció el hombre en una lenta evolución a lo largo de millones de años. Con el pausado devenir de los siglos, los líquidos caminos del océano fueron conduciendo a las Américas sus primeros pobladores oriundos del Asia y Polinesia, quizá también de Africa; o tal vez fue lo contrario, según las últimas teorías. La tradición milenaria de los Koguis nos ha transmitido la verdad revelada por sus dioses: "Primero estaba el mar. Todo estaba oscuro. No había sol, ni luna, ni gente, ni animales, ni plantas. El mar estaba en todas partes. El mar, la madre. La madre no era gente, ni nada, ni cosa alguna. Ella era espíritu de lo que iba a venir y ella era pensamiento y memoria..." (1). Mas bien parece un poema mítico del origen ancestral humano.

Nuestros antepasados e ignotos navegantes, ciertamente fueron forjados en mares tropicales, resistentes al sol canicular, acostumbrados a las fuertes olas del caribe, refrescados por los vientos Alisios... Por tanto nuestros actuales marinos tienen una herencia que proviene de la lejana fusión hombre-mar-trópico. "El trópico es el sol y

nosotros como tropicales y como marinos somos del sol: lo estudiamos, lo observamos, nos fija en nuestro verdadero lugar, llena el ámbito total de nuestras vivencias..." (2). Pareciera entonces como si fuéramos hijos de la mar y el sol. Al fin y al cabo estos pensamientos hacen parte de nuestra mitología.

A finales del siglo XV llegaron por mar los descubridores y Colón fue el artífice del magno acontecimiento que entregó un Nuevo Mundo a la humanidad. Al Almirante de la Mar Océano lo siguieron otros descubridores, aventureros, conquistadores y malandrines que produjeron la explosión de dos culturas, precedida por uno de los genocidios más grandes de la historia de la humanidad. Dos conquistadores fueron paradigmas: el uno, Vasco Núñez de Balboa, de la conciencia marítima y la conquista del mar; el otro, Gonzalo Jiménez de Quesada, de la conciencia mediterránea y el centralismo. Los dos, como forjadores primarios de nuestra nacionalidad, dejaron la semilla de dos conciencias antagónicas: mar y tierra. Desafortunadamente para este país con costas en dos mares, la gran mayoría de colombianos optó por la mentalidad mediterránea y una mínima parte por las cosas del mar. Desde

*Capitán de Navío (r). Magister en Historia. Profesor Escuela Naval de Cadetes.

(1) Mitología Kogui. Museo del Oro. Banco de la República. Bogotá.

(2) Fonseca Truque, Guillermo. Revista El Radar No. 5. Fuerza Naval del Atlántico. Espitia Impresores. Cartagena, 1986. Páginas 32, 33

esa época la nación empezó a encerrarse en sí misma, a mirar hacia adentro. Pero esto no quiere decir que así debemos vivir. Con voluntad podemos conquistar el mar como lo hizo Balboa.

La fiebre del oro obnubiló la mente de la mayoría de los conquistadores y se alejaron de Costa Firme, tierra adentro en el extraño continente, para hallar El Dorado. Jiménez de Quesada o Don Quijote, después de vencer enormes penalidades llegó a la Tierra Prometida: "Tierra buena! Tierra que pone fin a nuestra pena. Tierra de oro, tierra bastecida, tierra para hacer perpetua casa..." (3). A partir de este momento, deleitados por tan buen clima y una óptima tierra de labor, los dirigentes colombianos empezaron a darle la espalda al mar y se afianzaron en la montaña y en los valles de sus ríos.

En los albores del siglo XVI la navegación de altura permitió la expansión europea por todos los mares del mundo conocido y estimuló el comercio marítimo mundial. España, aferrada a sus flotas de Indias, despertó la ambición de franceses, ingleses, holandeses y otras potencias de la época, las que se trasladaron al Caribe para disputarle allí a los españoles el dominio del mar. Del siglo XVI al XVIII el Mar de la Antillas fue una caldera del diablo cuyos ingredientes eran el ignominioso tráfico negrero, el contrabando y las ambiciones de piratas, filibusteros, bucaneros y corsarios de todas las naciones en pugna. Así, de países marítimos y por el mar, fueron llegando las corrientes migratorias de blancos europeos; éstos a la fuerza, trasladaron en barcos pestilentes sobre el lomo de las olas a los negros del Africa. Entonces, "del mar nació el Nuevo Reino desembarcado de los galeones en cuyas bodegas,

puentes y castillos vino nuestra lengua y se rezaron nuestras oraciones actuales..." (4). El blanco, el indio y el negro se mezclaron en el crisol que está produciendo una nueva etnia Iberoamericana de la cual forma parte Colombia. Por tanto, "En el fondo de esta imagen heterogénea de la nacionalidad está, al lado de lo vernáculo y de lo telúrico, la raíz hispánica de nuestras manifestaciones folklóricas [...] remozada por la sangre del mestizaje y de los troncos étnicos primigenios. El carácter nacional surgirá en la medida que se aceleren estos procesos [...] en momentos en que Colombia busca con afán la ruta de su destino futuro" (5).

En el amanecer de la Independencia tres criollos con mentes lúcidas y proféticas, tuvieron una clara visión de la privilegiada posición geográfica de la Nueva Granada y su importancia para el comercio marítimo mundial: el sabio Francisco José de Caldas, Camilo Torres y El Libertador Simón Bolívar. Los dos primeros cayeron bajo las balas asesinas del Pacificador Morillo quien creyó cercenar sus ideas, pero logró lo contrario: fueron fuente de libertad. El tercero murió pensando en la utopía de una América Hispana unida por sus intereses, idioma e idiosincrasia. "La posición geográfica de Colombia -decía el sabio Caldas- parece que la destina al comercio del universo. [...] A la derecha tiene todas las riquezas septentrionales, a la izquierda todas las producciones del mediodía de la América. Con puertos sobre el Pacífico y sobre el Atlántico, en medio de la inmensa extensión de los mares, lejos de los huracanes y de los carámbanos de las extremidades polares de los continentes, puede llevar sus especulaciones mercantiles de donde nace el sol hasta el ocaso" (6).

- (3) Castellanos, Juan De. Elegías. Parte II. Elegía IV. Canto IV. Enciclopedia de Colombia. Tomo I. Editorial Nueva Granada. Madrid, 1979. Página 137.
- (4) Lleras Camargo, Alberto. Palabras citadas en Apuntes Sobre Política Naval de Colombia. Imprenta FF.MM. Bogotá, 1967. Página 10.
- (5) Duque Gómez, Luis. Prehistoria. Historia Extensa de Colombia. Volumen I. Tomo I. Ediciones Lerner. Bogotá, 1965. Página 15.
- (6) Caldas, Francisco José De. Semanario del Nuevo Reino de Granada. 1808. Citado por Henao y Arrubla. Historia de Colombia. Talleres Editoriales de la Librería Voluntad. Bogotá, 1967. Página 36.

Por su parte Camilo Torres, en su famoso Memorial de Agravios, se expresa así de las posibilidades del Nuevo Reino de Granada: “Su situación local, dominando dos mares, el océano Atlántico i el Pacífico: dueño del Istmo, que algún día, tal vez, les dará comunicación, i en donde vendrán a encontrarse las naves del oriente i del ocaso: con puertos en que puede recibir las producciones del norte i mediodía” (7). Estos presagios salieron a flote en 1808 y 1809 respectivamente. El 6 de septiembre de 1815, en Jamaica, donde se encontraba refugiado El Libertador desde hacía cinco meses, respondió al comerciante inglés Henry Cullen por medio de un documento en el cual demuestra Bolívar la claridad con que veía el porvenir político y social de los diversos países del continente americano; la historia intituló su carta como “Contestación de un Americano Meridional a un Caballero de esta Isla”, mejor conocida como Carta de Jamaica (8). Con su visión ecuménica resumía allí la importancia del Istmo de Panamá: “Esta magnífica posición entre los dos grandes mares, podrá ser con el tiempo el emporio del universo, sus canales acortarán las distancias del mundo, estrecharán los lazos comerciales de Europa, América y Asia, traerán a tan feliz región los tributos de las cuatro partes del Globo, acaso sólo allí podrá fijarse algún día la capital de la tierra como pretendió Constantino que fuera Bizancio la del antiguo hemisferio” (9).

Su obsesión por unir la Nueva Granada con Venezuela, alianza que se llamaría Colombia, contemplaba como su capital a un puerto equidistante de las dos naciones que sugiere así en su Carta: “Maracaibo, o una nueva ciudad que, con el nombre de “Las Casas” en honor de éste

héroe de la filantropía, se funde entre los confines de ambos países, en el soberbio puerto de Bahía Honda. Esta posición, aunque desconocida, es más ventajosa por todos respectos. Su acceso es fácil y su situación tan fuerte, que puede hacerse inexpugnable” (10).

Por mar también llegó la Independencia y el Caribe se convirtió en el Mar de la Libertad. Allí estaba el núcleo de corsarios y patriotas que participaron en las campañas navales para liberar a México, Centro América, Colombia, Venezuela e incluso la Provincia de Buenos Aires. A la marina patriota de Colombia le correspondió afrontar, entre 1810 y 1828, la época más brillante y difícil en el conflicto naval que fue definitivo para que Bolívar pudiera consolidar la liberación de cinco repúblicas. La intrepidez de los buques que izaban la bandera colombiana fue conocida en casi todos los mares. Con la patente de Corso, hostigaron constantemente a los buques españoles y poco a poco les fueron cortando sus líneas de comunicaciones marítimas con Costa Firme para llegar al absoluto control de una amplia zona en el Caribe Sur, hasta dejar incomunicados a los peninsulares que ya no pudieron recibir tropas de refuerzo, ni abastecimientos para sus nuevas expediciones. La batalla decisiva fue en Maracaibo y el riohachero Padilla su héroe (11).

2. Del Mar de la Libertad al Mar del Olvido

Con el asesinato de Padilla (2 de Octubre de 1828) murió también la orgullosa marina colombiana que dio a la patria el efímero título de potencia naval y terminó prácticamente el dominio sobre el Caribe colombiano. Ya no quedaban sino unos pocos

(7) Torres, Camilo. Memorial de Agravios. Edición Facsimilar de la Representación del Cabildo de Santafé a la Suprema Junta Central de España, el 20 de Noviembre de 1809. Librería Voluntad. Bogotá, 1960. Página 15.

(8) Lobo Romero, José Isaias. Bolívar, Libertador por la Nueva Granada. Editorial Lealón. Medellín, 1991. Página 91.

(9) Bolívar, Simón. Carta de Jamaica, fechada en Kingston el 6 de Septiembre de 1815. Copia perteneciente al archivo de Enrique Román.

(10) Ib.

(11) Román Bazurto, Enrique. “El Caribe Mar de la Libertad”. Sáenz Impresores. Barranquilla, 1996. Allí desarrolla este argumento.

buques de guerra que parecían esqueletos: cuadernas y quillas podridas aquí, un pedazo de mástil más allá, un mastelero acá, un bauprés, un cañón oxidado, como restos de peces gigantes dispersos en las playas, servían de descanso al largo vuelo de las aves marinas. El despilfarro y el descuido con los dineros prestados en condiciones onerosas por Inglaterra, en los primeros años de la República, no tiene perdón. “El Congreso fue el primero que dio mal ejemplo, incumpliendo sus propias disposiciones y echando mano de la plata del empréstito para pagar las dietas de los congresistas” (12).

Fue el preludio de las próximas humillaciones y afrentas al honor de Colombia. La Independencia, como en otras naciones hispanoamericanas, trajo un completo caos social, gran ruina económica y confusión política que no hicieron sino exponer al joven país a una serie de peligros y depredaciones. Si España fue rapaz, las otras potencias de la época no lo fueron menos y aprovecharon la debilidad para sonsacar lo que les vino en gana, sin poder recurrir a ningún aliado. “Es cierto que a tiempo para servirnos de escudo surgió, desde luego que también interesadamente la doctrina Monroe, gracias a la cual las potencias europeas, que se disputaban los despojos del imperio español, no se atrevieron a apoderarse abiertamente de estas naciones: se contentaron con el comercio... Al comienzo, mientras guerreaban contra España, todo fueron zalemas y promesas. Pero eliminada aquella, pronto se vieron sus verdaderas intenciones y lo más grave e irritante de todo es que, casi siempre, tales intervenciones carecieron de nobles finalidades, antes bien fueron el fruto de ruines pretensiones económicas...” (13). Hagamos un rápido recorrido a vuelo de gaviota, pues en extenso daría tema para un libro sobre el Mar del Olvido.

Dentro de este escenario de abandono, el primer caso se presentó el mes de octubre de 1833, al arribar a Cartagena dos navíos de guerra franceses, para hacer cumplir con sus cañones las exigencias del cónsul francés, señor Barrot, quien había tenido serias discrepancias con el Alcalde de dicha ciudad, a causa de una investigación por el asesinato de dos extranjeros en las cercanías del puerto. Como esta amenaza no diera resultado, en 1834 se presentaron de nuevo en Cartagena la fragata “Astrea” y luego la corbeta “Atlanta” acompañadas de la fragata “Endimion”, en los meses de septiembre y octubre respectivamente. El amago de ataque terminó en que al cónsul francés “no se le reconocieron al fin sino 1900 pesos como indemnización, más el valor de diez meses de arriendo de la casa que habitaba”, pero dichas sumas sólo se le reconocieron en 1838, cinco años después (14).

El 24 de diciembre de 1836, en lugar de la estrella de Belén, aparecieron frente a Cartagena dos naves de guerra de Gran Bretaña al mando del comodoro Peyton a bordo de la fragata “Madagascar”, para iniciar el bloqueo “interno y externo” con el fin de exigir 1.000 libras esterlinas de indemnización y la liberación de un súbdito inglés borrachín apellidado Russell, quien había herido con arma cortopunzante a un ciudadano colombiano en la ciudad de Panamá. El bloqueo logró su objetivo: El 2 de febrero de 1837 “la flota inglesa desplegó sus velas. Llevaba consigo a Russell y sus 1.000 libras esterlinas. Farewell” (15).

El 1 de noviembre de 1856 se divisó en el horizonte una escuadra inglesa frente a Cartagena, compuesta por cinco buques de guerra denominados: “Orión”, “Intrépido”, “Cossack”, “Indus” y “Basilik”, para exigir el pago de una deuda por 150.000 libras, de un préstamo que hizo

(12) Lemaitre, Eduardo. *La Bolsa o la Vida. Cuatro Agresiones Imperialistas contra Colombia*. Editorial Op. Gráficas Ltda. Bogotá, 1974. P. 135.

(13) *Ib.* Página 14.

(14) *Ib.* Página 74.

(15) *Ib.* Página 103.

en 1821 el súbdito inglés James Mackintosh, para la guerra de independencia. El país, con intención aviesa, demoró 52 años para cancelarla. “Además del tiempo, la tinta y el papel consumido en aquel largo litigio de tigre con burro amarrado, la nación colombiana terminó pagándole a Mackintosh por las 150.000 libras originales, y según cálculos no muy claros, posiblemente bajos, la cantidad nada despreciable de 1.655.300 pesos en oro” (16).

En abril de 1856 ocurrió en el terminal del ferrocarril de la ciudad de Panamá un incidente entre el norteamericano Jack Oliver y un negro que vendía sandías. El norteamericano se comió en forma abusiva una tajada de la fruta sin cancelar. Se armó entonces la pelea y “la guerra por la tajada de sandía” terminó con 15 americanos y dos panameños muertos; 13 panameños y 17 americanos heridos. Los norteamericanos enviaron dos buques de guerra a imponer el orden y a reclamar la indemnización correspondiente. Colombia pagó por este caso US\$ 195.410 por los muertos; US\$ 65.070 por reclamaciones anexas; US\$ 9.277 por gastos de comisión y US\$ 142.637 por intereses (17).

En 1869 el ciudadano norteamericano Jenet pidió permiso a su gobierno para explotar el guano y los huevos de aves marinas en los cayos de Roncador y Quitasueño, pertenecientes a Colombia. Los Estados Unidos aprovecharon la situación para declarar estos terrenos de su propiedad y 22 años después, en 1891, Colombia presentó su reclamación, la cual fue resuelta a favor del país en 1893. Pero ahí no terminaron los problemas. En 1890 Nicaragua se apropió militarmente de las islas colombianas Mangles (Islas del Maíz). Colombia elevó su protesta y no

hizo nada más por recuperarlas dado que no tenía Marina. Hoy dichas Islas forman parte del territorio nicaragüense (18).

El 22 de julio de 1898, aparecieron en el horizonte cuatro potentes naves de guerra de su majestad el rey de Italia: el crucero “Carlos Alberto” y las fragatas “Bausan”, “Calabria” y “Umbría”, esta vez para amenazar con bombardeos a Cartagena, si en 20 días el gobierno de Colombia no cancelaba 60.000 libras esterlinas por daños y perjuicios al súbdito italiano Ernesto Cerruti a quien el gobierno le había confiscado sus bienes por intervenir directamente en los conflictos políticos internos. Como siempre, ganó Italia (19)... Los únicos dos buques que poseía la armada colombiana estaban convertidos en chatarra y el gobierno los estaba vendiendo por carecer de fondos. Además estaba encima la guerra de los Mil Días.

Mientras las humillaciones se sucedían en el mar, el siglo XIX en Colombia fue un permanente guerrear dentro de sus fronteras terrestres. Comenzó con los 14 años de guerra de independencia que se prolongó hasta 1824 con la batalla de Ayacucho; durante el resto del siglo se dieron 8 guerras civiles generales; 14 guerras locales, 2 internacionales y 3 golpes de cuartel; para rematar el convulsionado siglo con la guerra de los Mil Días (20).

En medio de este “estado de descomposición moral, y de miseria material a que Colombia había llegado en aquellos primeros años del siglo [...] no un general, ni dos, sino batallones enteros del propio ejército colombiano y aún políticos de alto coturno, eran susceptibles al soborno y otros estímulos nada o poco honrosos para que

(16) Ib. Página 165.

(17) Arciniégas, Germán. *Biografía del Caribe*. Editorial Suramericana. Buenos Aires, 1959. Páginas 490 a 493.

(18) Gaviria Liévano, Enrique. *Nuestro Archipiélago de San Andrés y la Mosquitia Colombiana*. Plaza & Janés Editores. Bogotá, 1984. P. 99, 100

(19) Sánchez Montenegro, Víctor. *La Cuestión Cerruti*. Revista FF.AA. Volumen III. No. 8, Junio 1961. Páginas 320, 322. Ver: Lemaitre, Eduardo. Op. Cit. Página 166 y ss.

(20) Villegas, Jorge / Yuniz, José. *La Guerra de los Mil Días*. Carlos Valencia Editores. Bogotá, 1978. Página 51.

abandonaran la defensa de la propia patria..." (21). Con este telón de fondo y con los dirigentes del país totalmente a espaldas del mar en lo político, económico y ético, sin ninguna conciencia marítima, era apenas lógico que el Istmo de Panamá vislumbrado por Camilo Torres y Bolívar, pasara a manos de los Estados Unidos que sí sabía para qué usarlo.

Con las claras políticas de expansión establecidas por Jefferson, Madison y Monroe y los postulados de Poder Marítimo enunciados por el Almirante Mahan, estaba servido en bandeja el brazo de terreno estratégico más ambicionado por las potencias de la época. Para garantizar el levantamiento panameño (6 de noviembre de 1903) disponía la Armada de los Estados Unidos de seis buques poderosos en la bahía de Colón sobre el Atlántico. En la rada de Panamá, en el Pacífico, se encontraban otros cuatro navíos (22). Mientras tanto, Colombia disponía en el Pacífico de tres minúsculos barquichuelos (23). Veinte años después decía el general colombo panameño Esteban Huertas quien intervino en el levantamiento: "De dueños, pasamos a arrendatarios; de libres, al servilismo, y después de deshacernos de Colombia, llegamos a ser los siervos de los sajones y seremos parias en nuestra propia tierra" (24). Triste predicción que se ha venido cumpliendo casi al pie de la letra. Para qué así una nación libre y soberana?

3. Un País de Espaldas al Mar

Corren parejas nuestra ya larga historia y la apatía por las cosas del mar. Por tanto, es fácil encontrar casos paradójicos e insólitos cuando estudiamos

los acontecimientos del pasado, relativos al hombre y al mar colombianos. Para la muestra siguen algunos botones, expuestos en forma más o menos cronológica, empezando por el caso de Vasco Núñez de Balboa. Una vez descubierto el Pacífico (29 de septiembre de 1513), Balboa insistió en que era necesario construir barcos en el sitio para iniciar la exploración del nuevo mar, pero el rey Fernando el Católico se puso al frente de casi todos los detalles y se obstinó en que la construcción de bergantines para tal efecto debía hacerse en España, con el fin de mantener el monopolio de fabricación de buques, aunque los expertos recomendaran construirlos en Costa Firme. Al final de la larga polémica de casi cuatro años, con el océano Atlántico de por medio, dos de los bergantines construidos llegaron navegando al Istmo y otros dos en piezas sueltas prefabricadas para ser ensambladas en Darién (25). Así, sin quererlo el rey, nació una nueva técnica de construcción naval.

Lo paradójico fue que Balboa, establecido en el puerto de Acla, sobre el Atlántico, donde constituyó la Compañía del Mar del Sur, alistaba todos los aspectos logísticos para trasladarse al Pacífico (agosto de 1517). Como no disponían de porteadores nativos, los mismos españoles transportaron sus equipajes y el pesado material que habían reunido para construir las naves al otro lado del Istmo, pues no lo podían hacer en Darién. Una vez vencidas las enormes penalidades para atravesar a Panamá establecieron la atarazana al parecer en el Chucumaque sobre el Pacífico y allí debieron vencer muchos obstáculos más. Así surgió el primer astillero de América, pero las naves iniciales debieron trasladarse poco menos que a hombros para botarlas al Pacífico. Después

21) Lemaitre, Eduardo. Panamá y su Separación de Colombia. Amazonas Editores Ltda. Santafé de Bogotá, 1993. Página 417.

(22) Ib. Páginas 545, 546.

(23) Ib. Página 492. Ver: Román, Enrique. Proas en Tres Mares. Imprenta FF.MM. Bogotá, 1968. Página 52.

(24) Ib. Página 509.

(25) Romoli, Kathleen. Vasco Núñez de Balboa. Descubridor del Pacífico. Academia Colombiana de Historia. Volumen XV. Plaza & Janés Editores. Bogotá, 1988. Páginas 13, 239.

vinieron los Astilleros Fantásticos que produjeron casi todas las naves para explorar el nuevo océano (26). Esta paradoja se incluye porque así como Jiménez de Quesada puede representar a todos los dirigentes con mentalidad mediterránea, Balboa es el ejemplo de aquellos poquitos que en este país se han interesado por las cosas del mar, a pesar de todos los obstáculos que puedan presentarse.

De aquí pasamos al final de la Independencia. Una vez desapareció la amenaza naval y militar de España, empezaron a arriarse las velas de los pocos buques colombianos que soportaron el tormentoso Caribe de la lucha por la emancipación. Sus cascos y arboladuras serían objeto del desguace, ante las duras condiciones políticas y económicas por las que atravesaba la naciente República, las cuales fueron superiores a las necesidades en el mar. El 24 de noviembre de 1826 Bolívar oficializó la casi total eliminación de la Armada y Soublette comunicó el decreto a Padilla el 7 de diciembre. En 14 artículos, sin previo estudio y sin medir las consecuencias, la disposición suprimió buques, transformó departamentos de marina en apostaderos y ordenó depositar todos los elementos de las embarcaciones desactivadas en almacenes que, con el correr de los días, serían saqueados. Los pocos buques que se salvaron, operarían con tripulaciones reducidas.

La decisión del Ejecutivo de cercenar el relativo Poder Naval existente, exasperó a Padilla, quien dirigió una dura carta al Libertador manifestándole que el decreto era aconsejado por “la malicia de aquellos que a nombre de V.E. lo firmaron, según creo y he dicho, solamente para oscurecer el buen nombre y reputación de V.E...” (27). A pesar de todos los esfuerzos de Padilla, los buques de la que fuera una orgullosa marina de guerra, con

todos sus defectos y virtudes, fueron hundiéndose poco a poco en el Mar del Olvido, mientras que su Almirante incursionaba cada vez más en el turbulento mar de la política, sorteando a medias los escollos de odio e intriga que surgían por todos lados, hasta que sus últimos cambios de rumbo lo llevaron indefectiblemente a las playas de la muerte (28). Resulta paradójico que, a pesar de todo lo que hizo el Almirante Padilla para darnos la libertad en los mares y por mantener una Marina contra viento y marea, 160 años más tarde los dirigentes mediterráneos de este país hubieran bautizado el 11 de marzo de 1985 el primer puerto carbonero de Suramérica, localizado en la Guajira, con el nombre de Puerto Bolívar, en lugar de llamarlo con el apellido del héroe riohachero: Puerto Padilla. No hay departamento en Colombia que de una u otra forma le haya dejado de rendir homenaje al Libertador, en tanto que Padilla sólo es recordado por un núcleo reducido de colombianos.

Ya se resumieron en el título anterior las agresiones que debió recibir el país con la cabeza gacha, por carecer de una fuerza marítima para medio disuadir siquiera las acometidas de los poderosos. Dentro de ese Mar del Olvido se debe mencionar el insólito caso de Tomás Cipriano de Mosquera, apodado Mascachochas a causa de un balazo que le destruyó la mandíbula. Fue un extraordinario soldado, geógrafo, historiador, político, diplomático, constitucionalista, comerciante y, sobre todo, “dueño de una personalidad arrogante, fuerte, egocéntrica y apasionada...” (29). Además, muy poco amigo de las cosas del mar. En 1845, nueve años después de la agresión inglesa por el caso Russel, durante la primera etapa de su gobierno inicial (fueron tres), no vaciló en suprimir lo que figuraba como un remedo de marina, alegando que

(26) Román, Enrique. *El Caribe Mar de la Libertad*. Op. Cit. Páginas 95 y 96. Germán Arciniégas denomina Astilleros Fantásticos los que fueron surgiendo a lo largo de la costa Pacífica, una vez descubierto el Mar del Sur, y de los cuales salieron gran cantidad de naves para continuar el descubrimiento y conquista de dicho mar.

(27) Vargas, Francisco. *Nuestros Próceres Navales*. Imprenta de la Marina. Tomo I. Caracas. Páginas 87 y 89.

(28) Román, Enrique. *El Caribe* Op. Cit. Páginas 308 a 311.

(29) Plazas Vega, Luis Alfonso. *Presidentes de Colombia*. Imprenta y Publicaciones de las FF.MM. Bogotá, 1988. Página 77.

las unidades estaban en mal estado y causaban enormes erogaciones fiscales: “En noviembre decretó el desarme de las naves en los puertos de Panamá y Cartagena [...] se suprimió el Comando General con sede en esta ciudad y Buenaventura y se ordenó la destitución de los empleados subalternos para sustituirlos por Jefaturas de Resguardo, lo que fue causa de mítines populares y protestas airadas en Cartagena que hicieron temer un levantamiento general” (30).

Dedicado al comercio, después de su primer gobierno, en 1851 creó la firma Mosquera y Herrán Limitada con oficinas en Panamá, New York, Washington y Brooklyn. Aquí viene entonces la paradoja de este hombre ajeno a los problemas marítimos, cuando se metió a unas empresas tales “como la compra de un submarino y la matrícula de una moderna máquina para buscar perlas” (31). Le escribe entonces desde Brooklyn al señor Patricio Wilson en Bogotá, el 11 de noviembre de 1851: “He entrado en una asociación para la pesca de perlas y sacar oro de algunos ríos; pero necesitamos de una patente o privilegio para que el negocio pueda dejar utilidades [...] Le acompaño a Ud. el modelo del buque conforme a la ley. Además debe entenderse el privilegio a la máquina para buzos que se sumerge y permite a los trabajadores residir muchas horas en el agua...” (32). Aunque esto parecía cosa de locos, el gobierno le dio licencia exclusiva para “introducir en la Nueva Granada, fabricar y usar los buques submarinos perfeccionados por Lambert Alexander, cuyos derechos de invención le corresponden por cesión del inventor” (33). Así, Mascachochas pretendía ser el primer submarinista de América Hispana y el proyecto sin fundamento y con muy poca factibilidad, no pasó del papel.

Más adelante, la Armada suprimida por Mosquera en 1845 fue restablecida por ley de 1880. La paradoja consiste en que desde 1826 las Armadas de la República de Colombia estuvieron compuestas más de chatarra que de buques, con tripulantes mal preparados y con escaso sueldo, cuyas “unidades” con nombres pomposos figuraban sólo en el papel. La aseveración absurda de estas marinas nominales presentadas al pueblo con apariencia de verdaderas, continuaría hasta bien entrado el siglo XX. Los políticos y militares improvisados y ambiciosos “que durante el siglo pasado asolaron al país con guerras civiles usando uniformes, grados y condecoraciones compradas en Francia [...] los que provocaron por intereses mezquinos la guerra de los Mil Días y que en dura puja regalaron a Panamá...” (34), fueron los culpables en este drama. Todavía en 1866 la ley séptima del 25 de agosto dispuso la creación de siete ministerios, entre los que se hallaba el de Guerra con una sección denominada Marina, que también fue de papel. Así llegaría el país al espectáculo de la pérdida de Panamá.

Otra paradoja es la denominada “Guerra de las Dragas”, ocurrida en el conflicto civil de 1895, cuando los revolucionarios liberales de Barranquilla se alzaron en armas contra el gobierno de Caro. Dejando a un lado las normas más elementales de lógica y táctica fluvial, se apoderaron los insurgentes de las dragas “Ayacucho” y “Cristóbal Colón” para armarlas en guerra y salir a batallar contra la Regeneración. Parece increíble pero así fue! Convirtieron las dos unidades que tanto dinero y esfuerzo le habían costado al gobierno para mantener navegable el río Magdalena, en buques fluviales de guerra, dizque para que su “cuchara” de proa sirviera como

(30) Castrillón Arboleda, Diego. Tomás Cipriano de Mosquera. Planeta Colombiana Editorial S.A. Santafé de Bogotá, 1994. Página 323.

(31) Ib. Página 377.

(32) Ib. Página 378.

(33) Samper Pizano, Daniel. Nuevas Lecciones de Historia de Colombia. El Ancora Editores, Bogotá, 1994. Página 110.

(34) Bonett Locarno, Manuel José. El Tiempo. Sábado 23 de Diciembre de 1995. Página 5A.

espolón con el fin de investir y destruir los buques gobiernistas. La draga "Ayacucho" fue criminalmente barrenada y hundida en la boca del Caño Abajo con el fin de bloquear al cañonero fluvial a vapor denominado "Hércules", de propiedad del gobierno. Sin embargo, este fue desbloqueado y junto con otros buques entró en persecución de la draga "Cristóbal Colón" que se hallaba en el lugar nombrado Los Obispos o Gamarra. Allí, el buque "Hércules" del gobierno, colisionó contra la draga y ésta se hundió totalmente en la batalla que no duró más de una hora (35).

Además de la indolencia de los dirigentes colombianos hacia el Istmo en casi cien años, ya en vísperas del zarpazo de los Estados Unidos, se presentó otra paradoja: "llegaron al poder dos ancianos, don Manuel Antonio Sanclemente y don José Manuel Marroquín; no era en verdad el tipo de ejecutivo que se iba a preocupar a fondo por semejante problema, un problema lejano que tenía que ver con el mar y con vapores, dos cosas que ninguno de ellos había visto en su vida" (36). Definitivamente la selección de estos hombres para dirigir los destinos de la nación en la situación mencionada, ha sido el más grave error electoral. Nos dejaron como herencia la guerra de los Mil Días y Marroquín, que se ufanaba de no conocer el mar, entregó a Reyes un país acabado y con su territorio reducido por la desmembración de Panamá (37).

Pero lo paradójico es que casi todos los antecesores de Sanclemente y Marroquín, desde los presidentes de Capa y Espada, pasando por los Virreyes, con muy pocas excepciones, habían seguido los pasos de Jiménez de Quesada: gobernar al país desde la

sabana de Bogotá, a 2.630 metros sobre el nivel del mar, a 1.000 kilómetros de distancia de la costa Atlántica, a 600 de la Pacífica, sin vías de comunicación adecuadas y, lo peor, sin conciencia marítima. Hagamos un recorrido rápido de los casos excepcionales. En 1739 el Virrey Sebastián de Eslava asumió el mando con sede en Cartagena de Indias para atender su defensa y la de toda la costa del Caribe, ya que España se hallaba en guerra contra Inglaterra. En 1741 las tropas del Almirante Vernon fueron rechazadas y humilladas por Eslava, Blas de Lezo y, más que todo, por el clima y las murallas de Cartagena.

En 1810 el Virrey Benito Pérez Brito asumió el mando y el Rey dispuso que tuviera como residencia la Ciudad de Panamá debido a los brotes de libertad que se estaban gestando en la Nueva Granada. En 1815 el Virrey Francisco José Montalvo se trasladó a Santa Marta con el fin de esperar allí al Pacificador Morillo y después partieron los dos desde esta ciudad para emprender la campaña de reconquista (38). En la primera República de Cartagena, gobernaron desde allí, entre 1810 y 1814, José María García de Toledo y Manuel Rodríguez Torices, presidentes de gran conciencia marítima quienes debieron crear y organizar la primera fuerza naval patriota, con el apoyo de corsarios, unos pocos marinos nativos y algunos oficiales españoles partidarios de la emancipación, con el objeto de atender la cruenta guerra contra Santa Marta, bastión de los realistas (39).

En 1892 el Presidente Rafael Núñez fue elegido por cuarta vez como primer mandatario y en esta ocasión dispuso como sede de su gobierno la

(35) Lemaitre, Eduardo. La Guerra de las Dragas. El Tiempo. Domingo 2 de junio de 1991. Página 5A.

(36) Lemaitre, Eduardo. Panamá. Op. Cit. Página 314.

(37) Plazas Vega, Luis Alfonso. Op. Cit. Página 192. Ver: Deas, Malcolm. Del Poder y la Gramática. Tercer Mundo Editores. Bogotá, 1993. Página 55. Nota 38. Menciona que otro Presidente que no conoció el mar fue Miguel Antonio Caro: "Lo más lejos que viajó de Bogotá, parece haber sido San Gil". Añade sobre Marroquín otra de sus salidas: "Su anhelo, curiosamente expresado, fue morir. << Si Dios le daba vida, salud y licencia para ello, sin conocer el mar >>".

(38) Barrera M., Eduardo. Virreyes de la Nueva Granada. Credencial Historia. Tomo II. Bogotá, 1995. Páginas 88, 92, 93.

(39) Román Bazurto, Enrique. El Caribe Op. Cit.



ciudad de Cartagena, “respaldado por una ley ad hoc que lo autorizaba a ejercer el mando en cualquier lugar de la República en caso de perturbación del orden” (40). Pero la realidad fue que se mantuvo totalmente alejado del ejercicio presidencial y falleció el 18 de septiembre de 1894 en su Corralito de Piedra. Con estos antecedentes, podemos reafirmar que casi tan antigua como nuestra historia ha sido la despreocupación de nuestros gobernantes y, en general del pueblo colombiano por las cuestiones atinentes al mar.

Todavía fresca la tremenda amputación de Panamá, el ministro de Guerra de 1904, general Alfredo Vásquez Cobo, explicó al Congreso la situación de lo que con bastante exageración se llamaba Marina de Guerra: en el océano Atlántico prestaban modestos servicios los mal denominados cruceros “Cartagena”, “Próspero Pinzón” y “Presidente Marroquín” (otra paradoja haberlo bautizado con este nombre, pues Marroquín ni siquiera sabía cómo era el mar, ni quiso conocerlo, ni entendía qué cosa era un buque); en el océano Pacífico se hallaba el barquichuelo “Bogotá” y en el río Magdalena el cañonero “Hércules”. Al ocurrir la secesión del departamento de Panamá estos buquecitos se destinaron al transporte de las fuerzas enviadas como guarnición a las islas de San Andrés y Providencia y especialmente al Golfo del Darién en las bocas del Atrato, para impedir, según los chismes del momento, que el nuevo gobierno panameño (o norteamericano) extendiera más su territorio hasta los límites que hoy existen entre Antioquia y Chocó. El estado de tales buques no era el más adecuado y se dispuso el envío a Kingston del “Marroquín” para reparaciones de casco y caldera. Los restantes debieron esperar por falta de recursos (41).

Habían transcurrido cuatro años desde la pérdida de Panamá cuando el Presidente Rafael Reyes, dentro de su reforma militar, sancionó el decreto número 793 del 6 de julio de 1907 por el cual fundó la Escuela Naval Nacional. Coincidentalmente

se completaban cien años del intento de Miranda para liberar Costa Firme, quien con su buque “Leandro” cortó las aguas del Caribe; en esta ocasión nacieron Colombia y su bandera y tuvo un alumbramiento prematuro su marina. La Escuela de Reyes no subsistió por mucho tiempo; su sucesor en la presidencia, general Ramón González Valencia, no pensaba lo mismo y la eliminó definitivamente el 28 de diciembre de 1909 por medio del decreto 659 del 28 de diciembre. Se pensaría por la fecha que era cuestión de los Santos Inocentes, pero nó. Sin temblarle la mano y sin ningún remordimiento, de un enérgico plumazo practicó el aborto de este embrión de Armada (42).

Los casos paradójicos continuaron. El ministro de Guerra de 1911, emulando a Mascachochas, propuso una defensa de puertos y costas con el empleo de submarinos, “barcos que por su costo sí están a nuestro alcance”. Total, el país continuaba sin Armada y en 1918 (agosto 6) se publicó el decreto 1114, por el cual se establecían las equivalencias de grados militares, prerrogativas, pensiones y recompensas entre los oficiales del ejército y la marina (cuál?). Entre 1920 y 1921 el ministro de Guerra propuso la creación de una escuela naval pero el proyecto de ley fue archivado por los Quesadas del Congreso quienes no oían el golpeteo de las olas del mar en Bogotá. En 1927 el ministro de Guerra, Ignacio Rengifo, propuso a los honorables senadores y representantes que de una vez por todas se olvidaran de los embelecos de una marina, y más bien pensarán en un buen ejército. Ni lo uno ni lo otro. Muy pronto vendría la agresión peruana y Colombia fue sorprendida, pues contaba con muy pobre ejército y no tenía armada (43).

Fue necesario que se presentara el conflicto con el Perú (1 de septiembre de 1932 a 24 de mayo de 1934) para que los dirigentes de la nación colombiana salieran del letargo producido por un siglo de incuria en relación con los mares y ante la emergencia, brotó felizmente su conciencia

(40) Arizmendi Posada, Ignacio. *Presidentes de Colombia. 1810-1990*. Planeta Colombiana Editorial S.A. Bogotá, 1989. Página 160.

(41) Román Bazurto, Enrique. *El Conflicto Colombo Peruano y el Resurgimiento de la Armada Colombiana. 1930-1936*. Imprenta Fondo Rotatorio de la Policía. Bogotá, 1995. Página 22.

(42) *Ib.* Páginas 24, 25.

marítima. De este modo, en cinco meses y en una loca carrera contra el tiempo, organizaron casi que a partir de cero, una Armada para poder atender las necesidades de logística de las tropas en el Sur, así como las acciones de Tarapacá y Güepí; ya a principios de 1934, esta incipiente fuerza equilibró y superó el poder naval del contrincante. Hoy, con una Armada afianzada por más de sesenta años, esperamos que dure hasta la eternidad.

4. Los Principios de Mahan y el Caso Colombiano

La expresión Poder Marítimo (Sea Power) fue acuñada por el Almirante de los Estados Unidos Alfred Thayer Mahan (1840-1914) en su libro "La Influencia del Poder Marítimo en la Historia. 1660-1783", publicado por primera vez en 1890. Mahan se consagró como un verdadero estratega e historiador de la escuela de Clemenceau quien sostenía: "Aquellos que ignoran las lecciones de la historia están destinados a repetir sus errores". De sus profundos estudios sobre las principales batallas navales a nivel mundial en el periodo mencionado en su libro y otras posteriores como la de Trafalgar (1805), dedujo teorías y conceptos que sirvieron de base para continuar la gran expansión territorial de los Estados Unidos, iniciada desde las presidencias de Thomas Jefferson (1801-1809), James Madison (1809-1817) y James Monroe (1817-1825). Estos presidentes fundaron su política expansionista en la exclusión de la influencia europea en el Nuevo Mundo y lograron anexar los territorios de Louisiana, Florida, Texas y California; más tarde, Monroe reafirmó su lema América Para los Americanos (44).

Años más tarde aparecieron las novedosas teorías

de Mahan y de su término Poder Marítimo se derivó el denominado Poder Naval, o sea, el poderío militar a flote, con lo cual obtuvieron los Estados Unidos más territorio o bases a nivel mundial, tales como: Hawaii, las Islas Virgenes, Puerto Rico, Guam, las Filipinas... y, para rematar, pusieron toda su astucia con el fin de conseguir el control de Panamá (1903). Esto se debió indirectamente a que Mahan en una u otra forma se apoyó en el Mercantilismo (45) y de sus investigaciones concluyó que si un país como el suyo tenía gran capacidad de producción, necesitaba entonces intercambiar sus productos y, por ende, requería de un transporte marítimo o Marina Mercante, para efectuar el intercambio; pero, además, eran convenientes las colonias para facilitar, aumentar y proteger su tráfico marítimo (46).

Mahan convirtió en la autoridad naval más respetada y sobresaliente del mundo. Alemanes, ingleses, japoneses y, en general, todas las potencias de la época, cuya grandeza se apoyaba en el mar, lo consideraron como el erudito de cabecera y la mayoría de naciones marítimas en vía de desarrollo lo consideraron como el filósofo que podría sacarlas del atraso por el aprovechamiento del mar como vía de progreso.

Después de su muerte en 1914, sus teorías empezaron a cuestionarse. En la década de 1960 y debido al enorme avance de la ciencia, muchos de sus puntos de vista fueron abiertamente controvertidos, debido a que ya no existían las tácticas y estrategias deducidas del comportamiento de los buques a vela y primeros modelos a vapor en los cuales fundamentó sus estudios. Hoy, los medios de transporte marítimo son supremamente rápidos y masivos, existen los proyectiles de largo alcance, los grandes aviones,

(43) Ib. Páginas 26 a 30.

(44) Shrine, Bertram (Jr.). Ensayo publicado en la Escuela de Comando y Estado Mayor Naval de la US Navy. 1965. Apuntes de Estrategia Naval. Tomo II. EDEGUE. Sin fecha. Páginas 48, 49. Ver: Enciclopedia General del Mar. Volumen IV. Ediciones Garriga S.A. Madrid, 1957. Página 329. Ver: Samper Pizano, Daniel. Qué Libro Llevaría Ud. a una Isla? Revista Credencial. Edición 112. Santafé de Bogotá. marzo 1996. Página 32. Allí dice que el Autor inglés Robert B. Down, elaboró una lista de 16 libros que modificaron el curso de la historia, entre los que figura "La Influencia del Poder Marítimo" del Almirante A. T. Mahan.

(45) Término con el que designó Adam Smith la política de expansión y desarrollo económico emprendida por las grandes monarquías europeas en los siglos XVII y XVIII. El Mercantilismo defiende en primer lugar una política comercial tendiente a crear una balanza de intercambios internacionales favorable (Diccionario Enciclopédico Planeta Agostini. Barcelona, 1992).

(46) Shrine, Bertram. Op. Cit. Páginas 51, 52.



las armas nucleares y los submarinos atómicos. Sin embargo, subsisten sus “verdades fundamentales que, cuando son correctamente aplicadas, se llaman con razón principios, y son por si mismos inmutables” (47). Como ejemplo de estos se encuentran los denominados elementos o características para facilitar el desarrollo del Poder Marítimo de una nación, a saber: I. Su situación geográfica. II. Su configuración física, incluyendo en esta, por su relación con ella, los productos naturales y el clima. III. Su extensión territorial. IV. El número de habitantes. V. El carácter de estos habitantes. VI. La clase de gobierno incluyendo las instituciones nacionales que existan (48). Si analizamos someramente dichas características para nuestro país, encontramos otras paradojas que nos deben hacer meditar sobre el tiempo perdido.

I. Con relación a la situación geográfica de Colombia, indudablemente “es una nación privilegiada: los extensos litorales sobre dos océanos y los ríos Orinoco y Amazonas, la ponen en contacto con el mar a través de los cuatro puntos cardinales” (49). Esto se sabe desde la colonia y lo advirtieron en los albores de la Independencia Caldas, Camilo Torres y Bolívar. La paradoja aparece en que su capital se localizó en el centro del país. En el mundo actual, de doscientos países el 72% tiene su capital en la costa o muy cerca de ella y el 28% restante en el centro, o son países mediterráneos. Sin embargo, esto no quiere decir que las naciones incluidas en el menor porcentaje no puedan aspirar al desarrollo de su Poder Marítimo. España con su capital Madrid en el centro, fue poderosa y navalmente fuerte en los siglos XVI y XVII. Rusia con Moscú en el centro, fue potencia después de la II Guerra Mundial hasta el punto de equiparar su Armada con la de Estados Unidos.

II. Con respecto a la configuración física, esta también ha sido pródiga en Colombia. En las dos costas poseemos excelentes bahías y en la actualidad buenos puertos para desarrollar en el futuro un gran comercio de ultramar. En la Colonia y durante los cien primeros años de la República fuimos y seguimos siéndolo, un país paradójico. Para llevar los incipientes productos de exportación del centro a la costa, sólo existían tres medios: el indio carguero y la mula, después el champán y finalmente, el uso del vapor en la navegación del río Magdalena, espina dorsal del comercio de importación y exportación, por mucho tiempo. A mediados del siglo XIX se introdujo el uso del ferrocarril primero en Panamá y, posteriormente, entre Barranquilla y Puerto Colombia. Desde 1869 hasta 1910, se tendieron 937 kilómetros de línea a un lento ritmo de 24 kilómetros por año en los ferrocarriles de Antioquia, Pacífico, Cundinamarca y Tolima (50). En 1916 ya existían 1.113 kilómetros que, comparados con la población de Colombia en la fecha, situaba a esta en el último lugar de construcción de ferrocarriles entre los países suramericanos (51). Lo paradójico fue que mientras en casi todos los países del mundo el ferrocarril se tendía de la costa al centro, en Colombia el de la Sabana o Bogotá, se construyó desde esta ciudad al río Magdalena y desde allí al mar. “Como el tren iba a ser el punto de partida del progreso, tenía que salir de la capital. Así, las locomotoras, en piezas, se importaron y a lomo de mulas, o Dios sabe cómo, llegaron a Bogotá las máquinas y los vagones, aquí se armaron y de aquí salieron. Fue un milagro ver sobre los rieles la inmensa máquina arrastrando el tren, con sus coches de primera, de segunda y de tercera, para pasajeros, y sus vagones para las bestias y la carga” (52).

(47) *Ib.* Páginas 55, 66.

(48) Mahan, Alfred T. *Influencia del Poder Naval en la Historia 1660-1783*. Primer Tomo. Imprenta de las FF.MM. Bogotá, sin fecha. Página 44. Ver: apuntes sobre Política Naval Colombiana. Op. Cit. Páginas 18 y ss.

(49) Apuntes sobre Política Naval Colombiana. Op. Cit. Página 19.

(50) Palacios, Marco. *Colonizaciones y Exportaciones Colombianas en la Segunda Mitad del siglo XIX*. Historia de Colombia. Salvat Editores Colombiana S.A. Tomo 6. Bogotá, 1987. Página 1387.

(51) Tovar Zambrano, Bernardo. *El Estado y los Problemas del Desarrollo*. Historia de Colombia. Salvat. Op. Cit. Tomo 7. Página 1564.

(52) Arciniégas, Germán. *El Tren. El Tiempo*. Jueves 23 de Noviembre de 1995. Página 5A.

La nueva paradoja consiste en que hoy el ferrocarril se encuentra en quiebra; el río Magdalena abandonado y completamente contaminado; las vías restantes no son suficientes para vencer el cuello de botella en el transporte del 92% de los productos de importación y exportación que salen del centro del país hacia la periferia; además, de octubre de 1993 a enero de 1996, se desplomaron ocho grandes puentes lo que separó por un tiempo a la Costa Norte del interior y semiparalizó el transporte terrestre. Todo esto muestra el rezago de Colombia en materia de infraestructura vial para competir en la apertura económica. Un reciente estudio del Banco Mundial indica que dentro del ranking de 45 países de América Latina, Colombia ocupa el puesto 41 en carreteras y red férrea y el 39 en la modalidad marítima (53).

III. De conformidad con la extensión territorial, Colombia tiene un gran reto en la búsqueda del Poder Marítimo, especialmente en el Pacífico, donde la costa está relativamente despoblada y existen aún muchas enfermedades tropicales. Muy pronto quizás, Buenaventura y Tomado estarán acompañados por otro puerto cercano a la Base Naval de Bahía Málaga. Ojalá que en breve tiempo se cumpla la promesa que vienen haciendo los presidentes de los últimos 55 años en el sentido de que el siglo XXI será el del Océano Pacífico en el cual Colombia se lanzará al comercio con los países de la cuenca del Mar de Balboa. Lo malo es que no se ve mucha acción al respecto.

IV. Si hacemos referencia al número de habitantes del país, aquí existe otro gran reto pues la gran mayoría vive en el interior, siguiendo los pasos de Quesada. Así, es notoria la falta de mano de obra capacitada científicamente para atender el desarrollo de las actividades marítimas. Con excepción de la Escuela Naval de Oficiales en Cartagena, son contadas en los dedos de una mano las universidades de la Costa que ofrecen capacitación profesional en Ciencias del mar. Casi lo mismo se puede decir en cuanto a preparación tecnológica, pues además de la Escuela Naval de

Suboficiales de Barranquilla, son muy pocos los Institutos que imparten instrucción de materias afines al mar, tales como: pesca, marinería, metalmecánica, electricidad, electrónica, motores marinos, etc. Desafortunadamente estamos a una gran distancia para tener derecho a que nos denominen "país mariner".

Si se analiza el enganche de cadetes para la Armada, tenemos que el 77.2% es del interior del país, por ser allí donde más se inscriben. Esto ha dado por resultado que desde 1935 a 1995, se han graduado 3000 oficiales, de los cuales 364 pertenecen a la Costa (12%). Desde 1932 han pasado por el Comando de la Armada 32 Comandantes: los 12 primeros fueron coroneles del Ejército; sólo hasta 1954 ocupó el cargo un oficial naval y lo han venido sucediendo otros egresados de la Escuela Naval; de estos últimos sólo 3 han sido de la costa y precisamente cartageneros. Con respecto a los suboficiales, las estadísticas de los últimos años muestran que la mayoría son de la Costa: de 1990 a 1995 se incorporaron un promedio de 680 grumetes por año, de los cuales 440 fueron costeños (65%), especialmente de Barranquilla, Cartagena y San Andrés y sólo 240 (35%) pertenecían al interior.

V. Por lo que corresponde al carácter de sus habitantes, o sea el conjunto de cualidades psíquicas y afectivas que condicionan la conducta de los colombianos, se debe recalcar el antagonismo de nuestro pueblo entre Balboa y Jiménez de Quesada o dicho de otra manera, entre los habitantes de la costa y del interior, sin que esto quiera decir que todos los costeños son decididos defensores de una conciencia marítima, o que todos los interioranos son por antonomasia enemigos de las costas del mar. Más bien, se trata de explicar que el conquistador de Tierra Firme ayudó a crear, en el comienzo de la nacionalidad, una mentalidad intolerantemente mediterránea, en tanto que el descubridor del Pacífico fue el impulsador de un espíritu de desafío para buscar el progreso por medio de los caminos del mar. Hoy

después de 500 años, se puede afirmar que ha sido muy difícil modificar la intransigencia por los aspectos marítimos, pero no imposible, tal como se mencionó en el punto IV.

Dos casos que son a la vez insólitos y paradójicos, por ser opuestos a la opinión común y a la manera de ser de los colombianos, explican en parte lo anterior. El primero se refiere a Froilán Valenzuela nacido en Santa Rosa de Viterbo (Boyacá) a finales del siglo XIX, quien ingresó muy joven a la Escuela Naval Nacional creada por el General Rafael Reyes en julio de 1907. Como el citado Instituto fue clausurado en 1909, el ya guardiamarina Valenzuela fue enviado en comisión de estudios a Chile y allí permaneció a bordo de varios de sus buques hasta 1914 cuando regresó a Colombia. De nuevo en su país, se dedicó a navegar en toda clase de embarcaciones, muy pocas nacionales y la mayoría extranjeras. A raíz del conflicto con el Perú fue llamado a filas en septiembre de 1932 y en 1936 fue escalafonado con el grado de Capitán de Corbeta en la recién creada Marina de Guerra. En 1939 reemplazó al capitán Binney de la Misión Inglesa, quien fue el primer Director de la nueva Escuela Naval y por término de comisión debió regresar a Inglaterra.

Al terminar su servicio activo el Capitán Froilán Valenzuela continuó navegando al servicio de la Marina Mercante Nacional y después en los buques de la recién creada Flota Mercante Grancolombiana FMG. Al cumplir 50 años de servicio continuo en los mares del mundo, fue condecorado con la Cruz de Boyacá y nombrado Comodoro de la FMG, por la Junta Militar de Gobierno. Se puede afirmar que el Capitán Valenzuela murió navegando y quizás rompió récord de navegación en América, pues aún en los países nórdicos es extraño el que un marino haya permanecido en las cubiertas de sus buques por más de 50 años, o sea casi el 80% de la vida útil de una persona. Y es mucho más extraño aún, que un boyacense nato haya cultivado con esmero

la Rosa de los Vientos que diariamente acariciaba en la carta de marear (54).

Otro caso insólito es el del ingeniero Alvaro Díaz, nacido en Santander en 1903 y radicado de joven en Boyacá. Este hombre interiorano, de pronto entendió la importancia de la localización geográfica de Colombia con respecto a los océanos Atlántico y Pacífico y fue capaz de fundar la Flota Mercante Grancolombiana en cuyos buques flameó la bandera colombiana en los siete mares y se hizo conocer en el mundo con el lema de La Patria en los Mares; pero no sólo fue el hecho de crear una naviera, sino que logró colocar esta gran empresa a la cabeza de las flotas mercantes latinoamericanas. Desafortunadamente, hoy se halla esta Compañía en los estertores de su muerte, causada por las malas administraciones posteriores y más que todo por la apertura económica que no pudo asimilar (55).

Otras paradojas también pueden ilustrar el carácter de algunos colombianos radicados en el interior del país, con respecto a las actividades marítimas. Bogotá posee una facultad de Ciencias del Mar y allí existe un museo marítimo; existe también un convenio de la Superintendencia de Puertos (con sede en Bogotá) con una universidad de la capital, para crear la Escuela de Administración Portuaria en pleno páramo andino con el argumento de que allí "viven siete millones de personas que no conocen la actividad de los puertos y además es la capital del país". Esta Superintendencia organiza un museo y un archivo portuario (56) que no lo posee ninguna ciudad costera.

Es el colmo de las paradojas centralistas, o más bien un caso insólito de una capital alejada del mar, el de 30 barcos pesqueros con destino a las islas de San Andrés y Providencia, construidos en una bodega de Puente Aranda al suroccidente de Bogotá, por 12 carpinteros que no conocían el océano. El gerente del proyecto fue un coronel retirado del Ejército y tal vez las únicas cosas

(54) Román, Enrique. *El Conflicto*, Op. Cit. Páginas 47 y 48. Nieto, Pablo Emilio. *Historia de la Marina Colombiana 1907-1957*. Aedita Editores Ltda. Cromos. Sin fecha.

(55) *El Tiempo*. 25 de febrero de 1996. Página 4A. Y 3 de marzo de 1996. Página 5A. *El Herald*. 3 de mayo de 1996. Página 14A.

(56) Vásquez Lébolo, Martín. *Más Reflexiones Sobre el Puerto*. *El Herald*. Miércoles 27 de Diciembre de 1995. Página 2A.

lógicas fueron que el diseñador era un alemán, viejo lobo de mar y que los gestores del proyecto pensaban así: "El pescador nativo carece de protección y de medios de trabajo. El pescado que se consume en las temporadas altas es traído del Perú y del Ecuador. Flotas pesqueras de Honduras, Nicaragua, Guatemala, Jamaica, Rusia, Panamá y hasta del Japón, explotan las aguas territoriales colombianas sin permiso y sin que se proteste o se sienta la presencia nacional" (57).

El primer barco se llevó a Cartagena en una camabaja de 11 metros de largo, remolcada por una tractomula que hizo un recorrido de 1.200 kilómetros; tras una completa odisea llegó al fin el 6 de diciembre de 1987 al muelle de la Base Naval. El coronel gerente le dijo al Presidente de la República: "Señor Presidente, este es un barco hecho en Bogotá". El Presidente respondió: "Pues yo soy un Barco hecho en Cúcuta". Chiste o idiosincrasia del colombiano descendiente de Quesada, el cuento sintetiza la conciencia marítima de la mayoría del país. Se supo la suerte del primer barco denominado "El Pionero" que hizo un viaje de 50 millas por las islas del Rosario. Nunca más se ha vuelto a mencionar qué pasó con el resto. Lo único cierto es que la pesca en San Andrés y Providencia sigue dando tumbos y los astilleros del Caribe y del Pacífico cada día se acercan más a la extinción.

Pero la paradoja más absurda es que con un mar territorial y una zona económica exclusiva de 800.000 kilómetros cuadrados (ley 10 del 4 de agosto de 1978), nuestros mares sigan subutilizados por los colombianos y utilizados a sus anchas por los extranjeros. La pesca en Colombia es ridícula y primitiva, sólo explota el 5% de su potencial y por tanto debe importar derivados del pescado. El consumo interno de éste es caro y por consiguiente escasísimo: 4.2 kilos por habitante/año, contra 25 kilos en los países industrializados y 7.4 kilos en las naciones subdesarrolladas. Pero el colmo es que Venezuela,

sin un metro cuadrado de mar en el Pacífico, reporta allí capturas de 9.700 toneladas/año, mientras Colombia sólo alcanza 9.100 en este océano (58).

Para terminar esta parte, mencionaremos otras dos paradojas. El antioqueño Enrique Uribe White, ingeniero, historiador, astrónomo y navegante aficionado, propuso en 1952 un método para que los navegantes de altura pudieran determinar la longitud de su buque, usando sólo dos estrellas, en lugar de tres mínimo para establecer la posición correcta de la nave. Para esto era necesario utilizar dos sextantes incorporados: uno de burbuja y otro marino. Con el primero se medía la altitud de una estrella seleccionada y simultáneamente, con el segundo se medía el ángulo entre ésta estrella y la segunda seleccionada. Por medio de unas tablas previamente calculadas y preparadas por Uribe White, se hacían los cálculos respectivos. Este sistema mereció mención en el *American Practical Navigator* de Bowditch, biblia de los navegantes norteamericanos (59).

La otra paradoja es que el deporte de la navegación a vela en Colombia, no nació en nuestros mares. Se sabe que en 1943 lo iniciaron en las lagunas de Fúquene (Cundinamarca) y Tota (Boyacá) el ingeniero Uribe White mencionado antes, y los hermanos José y Jorge Carulla. Oficialmente, para la Federación Colombiana de Velas, nació en el embalse del Muña (Cundinamarca) en 1944. Durante seis meses los hermanos Carulla construyeron en la calle 72 con carrera cuarta de Bogotá, un velero clase Lightning y lo probaron en su club náutico de la represa del Muña. En la década del 70 se trasladarían al embalse de Tominé (Cundinamarca). Pronto, otros compañeros tomaron esta afición y organizaron la primera regata nacional de dicha clase en el país. Hoy, de más o menos 1.500 navegantes inscritos en el deporte de la vela, cerca de la mitad son bogotanos y los otros pertenecen a clubes de Cali, Medellín y Bucaramanga. Como cosa rara, se encuentran unos

(57) El Heraldó. Lunes 20 de Abril de 1987. Página 12A. El Tiempo. Martes 12 de Mayo de 1987. Página 12A.

(58) El Tiempo. Domingo 20 de Diciembre de 1987. Página 5B. Ver: Rodado Noriega, Carlos. *La Movilización del Potencial Económico de la Costa Atlántica*. Editorial Presencia. Bogotá, 1988. Páginas 41 a 46.

(59) Bowditch, Nathaniel. *American Practical Navigator*. HO. PUB. No. 9. U.S. Navy Hydrographic Office. Washington, 1972. Página 550.

pocos pertenecientes a Cartagena, Barranquilla y San Andrés. Se debe precisar que la Escuela Naval de Cartagena practica este deporte desde 1935 como parte del programa de preparación física de los cadetes. Pero en este país de las paradojas, los abanderados del deporte de la vela se encuentran en el interior, como ya se dijo y los campeones nacionales son interioranos, tales como Rafael Obregón quien ocupó los primeros puestos en las regatas de 1959, 1967 y 1968; Fernando de la Concha en 1980 y Andrés Lisoky en 1986. En 1995 Colombia ocupó el décimo lugar en el Campeonato Mundial donde participaron 120 países (60).

VI. Finalmente, en relación con la clase de Gobierno, incluidas sus Instituciones, tenemos que partir de la enorme falta de conciencia marítima que ha caracterizado a la abrumadora mayoría de los gobernantes a lo largo de la pobre y triste historia del Poder Marítimo colombiano. Se puede asegurar que son contados en los dedos de las manos los pocos mandatarios que han manifestado resolución al respecto. El Presidente Santander (1819-1827), hombre de gran sensibilidad por las cosas del mar, empezó a sentar las bases de una futura grandeza naval y emitió una serie de decretos, el primero de los cuales (28 de junio de 1822) estableció una Academia Naval en Cartagena, financiada con la mitad de los ingresos provenientes de los conventos suprimidos en el departamento del Magdalena; desafortunadamente su funcionamiento fue efímero.

Un segundo decreto (22 de julio de 1822) buscó organizar la Milicia Naval, con el fin de reemplazar la Milicia Marinera Colonial y un tercer decreto de la misma fecha, fundó la Infantería de Marina. Determinó, además, la separación de los asuntos navales de la secretaría de Guerra y creó una especial de Marina (61). Pero todo esto terminó

con el decreto de Bolívar en 1826, por el cual eliminó la Armada. Santander, además, dejó una extensa legislación para establecer una Marina Mercante Nacional pero, al morir, todas sus buenas intenciones se hundieron en el Mar del Olvido. Hoy, a pesar de todo lo que hizo por la grandeza marítima del país, no hay una sola Base Naval o Unidad que lleve su nombre.

Sólo hasta después de la pérdida de Panamá, apareció otro Presidente que mostró gran conciencia marítima: Rafael Reyes (1904-1909). Dentro de la profunda reforma militar por él adelantada, fundó en Cartagena la Escuela Naval Nacional pero también su existencia fue pasajera, como atrás se anotó. Durante la presidencia del general Pedro Nel Ospina (1922-1926) se negoció en 1925 la construcción en Francia de tres guardacostas con destino al servicio de aduanas, cuyos nombres fueron "Junín", "Pichincha" y "Carabobo". Se puede decir que desde la época de la Independencia era la primera vez que se construían unidades navales en el extranjero, destinadas exclusivamente a la defensa y ejercicio de la soberanía en el país. Estas unidades serían trasladadas al ministerio de Guerra y después a la Marina a raíz del conflicto con el Perú (62).

El Presidente Miguel Abadía Méndez (1926-1930) mostró inusitada conciencia marítima al ordenar la construcción en Inglaterra de los tres cañoneros de río denominados "Barranquilla", "Santa Marta" y "Cartagena", unidades que serían fundamentales y providenciales para atender en la primera fase el ya próximo conflicto con el Perú. Pero, además, en su gobierno se mejoraron notablemente las obras de infraestructura para la navegación marítima y fluvial en el terminal de Barranquilla y Bocas de Ceniza, en Cartagena, Buenaventura y Tomado, además del dragado en varios tramos del río Magdalena y el canal del Dique, así como en la rectificación del río Sinú (63).

(60) *Semana*. Edición No. 752. Octubre 1996. Páginas 110, 111. Román, Enrique. *Pasado, Presente y Futuro de la Escuela Naval*. (En preparación). Página 86.

(61) Bushnell, David. *El Régimen de Santander en la Gran Colombia*. El Ancora Editores. Bogotá, 1985. Página 313.

(62) Román Bazurto, Enrique. *El Conflicto Colombo Peruano Op. Cit.* Página 29.

(63) *Ib.* Páginas 33, 34.

El 1 de septiembre de 1932 un grupo de peruanos ocupó la población de Leticia sin ninguna resistencia, ante el asombro de Colombia y el mundo. Al día siguiente la noticia fue conocida en el país y el pueblo entero protestó airado por la brutal agresión. En pocas horas se obtuvieron más de diez millones de pesos; el Presidente Enrique Olaya Herrera (1930-34) desplegó una actividad por encima de lo normal y empezó a tomar inmediatamente las medidas pertinentes para afrontar el conflicto: concentración de tropas en el sur, construcción de carreteras, adquisición de material de guerra, aviones y buques de combate, para recuperar el territorio alevosamente invadido. De este conflicto resurgió la Armada Colombiana con la compra de los primeros destructores "Caldas" y "Antioquia", la creación de las Escuelas de Suboficiales y Oficiales y la promulgación de la ley 105 del 29 de abril de 1936 por el presidente Alfonso López Pumarejo (1934-38), llamada por el capitán Binney Ley Naval (64).

Afortunadamente los presidentes que sucedieron a Olaya encontraron en la Armada una Institución firme y necesaria y han venido entendiendo que las lecciones de Panamá y el Perú no podrán repetirse por carencia de una Armada o por la dejadez a que se abandonó la Fuerza Naval después de la Independencia. Claro está que unos presidentes han hecho más que otros para que el país pueda mejorar su Poder Marítimo y Naval, por lo cual es conveniente resaltar aquí sus nombres y sus acciones al respecto: Alberto Lleras Camargo (1945-46) y la constitución de la Flota Mercante Grancolombiana el 8 de junio de 1946; Gustavo Rojas Pinilla (1953-57) quien dispuso la construcción de los destructores "20 de Julio" y "7 de Agosto" en Suecia entre 1956 y 1958; entregó los terrenos para la construcción de la actual Escuela Naval en Manzanillo y mejoró las instalaciones terrestres de la Armada; Misael Pastrana Borrero (1970-74) ordenó la adquisición de dos submarinos en Alemania entre 1971 y 1974.

Durante el gobierno de Alfonso López Michelsen (1974-1978), la delimitación de las áreas marinas y submarinas constituyó una apremiante prioridad. Dejó a Colombia con la situación saneada en cuanto a deslinde de las mencionadas áreas con las siguientes naciones vecinas en el Caribe y el Pacífico: Haití, República Dominicana, Panamá y Ecuador. Adicionalmente, la ley 10 de 1978 (4 de agosto), promulgada por el Congreso y sancionada por el Presidente López antes de terminar su mandato, confirmó los derechos de Colombia en el mar y estableció legalmente la soberanía y jurisdicción marítima del Estado colombiano, agregando al patrimonio de la nación 800.000 kilómetros cuadrados, o sea un área casi equivalente a la Colombia Continental (65).

Belisario Betancourt (1982-86) definió en 1983 la construcción de la Base Naval del Pacífico en la bahía de Málaga, con estas palabras: "Colombia comienza a mirar de frente al mar, cara a cara y de pie, y no sentado de espaldas como lo venía haciendo" (66). Durante el gobierno de Julio César Turbay Ayala (1978-82) se autorizó la construcción en Alemania de cuatro modernas corbetas lanzamisiles, cuyas dos primeras unidades fueron entregadas a mediados de 1982.

Un aspecto sobre la desidia del Gobierno y sus Instituciones sobre el desarrollo marítimo está en el área de las investigaciones marinas. Durante la Colonia y gran parte de la República, los pocos estudios que se realizaron al respecto fueron adelantados por españoles, franceses, ingleses, alemanes y entidades de los Estados Unidos. Sólo hasta 1961 una universidad privada de Bogotá, la Jorge Tadeo Lozano, estableció la facultad de Ciencias del Mar en las ramas de Biología Marina y Tecnología de Pesca (67). En 1968 la Escuela Naval de Cadetes creó la Facultad de Oceanografía y firmó un convenio con la Universidad Jorge Tadeo Lozano. En 1969, se creó la Comisión

(64) Ib. Páginas 40 y ss.

(65) Ardila Duarte, Benjamín. El Gobierno de Alfonso López Michelsen. Historia de Colombia. Volumen V. Colombia Contemporánea. Editorial La Oveja Negra Ltda. Bogotá, 1986. Página 520. Ver: Estudio del Sector Marítimo. Comando Armada Nacional. Bogotá, 1979. Página 9.

(66) El Tiempo. Jueves 20 de Diciembre de 1984. Página 2A.

(67) El Espectador. 20 de Febrero de 1973. Página 1B. / Ib. 16, 17 de Julio de 1973. La Universidad Jorge Tadeo Lozano con personería jurídica de acuerdo a Resolución 2613 de Agosto 14 de 1959.

Colombiana de Oceanografía por decreto 763 de 14 de mayo y la Armada Nacional adquirió el primer buque oceanográfico denominado ARC "San Andrés"; finalmente, en 1975 se estableció el Centro de Investigaciones Oceanográficas de la Escuela Naval Almirante Padilla (68).

A principios de 1990 la Comisión Colombiana de Oceanografía, durante la organización de un seminario nacional sobre ciencias y tecnologías del mar, divulgó que en Colombia sólo existían tres centros especializados: dos en el Caribe y uno en el Pacífico pero que sus investigaciones eran mínimas por no contar con la infraestructura suficiente y el país estaba en labores de pesca muy por debajo del Ecuador (69). En 1993 el III Simposio Panamericano de Tecnología Naval "Symtechna 93", organizado por la Escuela Naval y el Instituto Panamericano de Ingeniería Naval IPIN, llegó a la siguiente y triste conclusión sobre Colombia: "Es una paradoja que un país privilegiado en cuanto a costas, ocupe el último lugar entre las naciones panamericanas en tecnología naval" (70). A finales de 1996 este concepto afortunadamente ha sido revaluado y la investigación oceanográfica se halla en franco progreso.

Volviendo a las teorías de Mahan y para resumir, lo que designó como Poder Marítimo no significa solamente el poderío naval militar a flote, sino también el comercio marítimo "por la profunda influencia que éste ejerce sobre la riqueza y poderío de los países, por cuya causa han hecho siempre los pueblos toda clase de esfuerzos a fin de asegurar la mayor cantidad posible de estos beneficios, valiéndose ya de pacíficos medios legislativos, ya de medidas prohibitivas o monopolizadoras, o bien de la violencia cuando aquellas no bastaban" (71). Estas reflexiones,

desde luego, tienen una significación mucho más amplia al vislumbrar el mar como un instrumento de uso general para la humanidad, pero también para cada nación marítima en particular. De aquí que este concepto del Poder Marítimo, desde el punto de vista comercial, envuelve hoy en día numerosos aspectos tales como la Marina Mercante, las facilidades portuarias, astilleros, establecimientos comerciales y de investigación científica relacionados con la explotación de los recursos del mar, la pesca, la contaminación marítima, jurisdicción... y, lo más importante, la voluntad de una clase dirigente con mentalidad marítima para llevar a su nación a la grandeza, así como una población con conciencia de mar (72). Lo anterior no quiere decir, entonces, que el atraso actual del país en cuanto a su Poder Marítimo, sea culpa exclusiva de la clase dirigente. Realmente es de toda su población y, por tanto, todos debemos poner nuestra cuota para salir del subdesarrollo marítimo.

Hace casi cincuenta años se viene escuchando la frase: "El país tocó fondo". Primero fue por el asesinato de Jorge Eliécer Gaitán y la violencia política que generó; después por: los magnicidios y masacres de los últimos quince a veinte años; el terrorismo producido por la guerrilla y el narcotráfico y por su último engendro, la narcoguerrilla; la contaminación de las clases política y dirigente, sus escándalos de corrupción y su falta de liderazgo; la pésima distribución de la riqueza, el aumento de la pobreza y el desempleo; la injusticia y su compañera la impunidad rampante... y por muchos más aspectos negativos. Se ha llegado a decir que "El país se encuentra en el año cero de su historia reciente. Como si todo lo anterior hubiera perdido vigencia y aún no se tuviera un paradigma para el futuro cercano" (73). Ante la magnitud de la crisis

(68) El Tiempo. 12 de Mayo de 1989. Página 14C.

(69) El Tiempo. 14 de Mayo de 1990. Página 2C.

(70) Meléndez, Rosario. Encallada la Tecnología Naval. El Tiempo. 28 de Septiembre de 1993. Página 4C.

(71) Mahan, Alfred T. Influencia del Poder Marítimo Op. Cit. Página 17.

(72) Apuntes sobre Política Naval Op. cit. Página 18.

(73) Sanín, Javier. S.J. Colombia Año Cero. El Heraldillo. 17 de Diciembre de 1995. Páginas 8, 9. / El Tiempo. Lecturas Dominicales. Diciembre 17 de 1995. Páginas 2, 3.

institucional, algunos comentaristas sugieren convocar a los "sabios" que aun quedan para sacar al país del atolladero, tal como lo sugería Platón en su República. Eso sería bueno, pero realmente los sabios son aquellos que no olvidan la historia y usan los errores del pasado, como luces para no volver a cometerlos.

5. Viraje Hacia el Mar

A pesar de que la conciencia marítima colombiana ha sido inversamente proporcional a la posición geoestratégica de Colombia en la esquina noroccidental de Suramérica, mirando a dos océanos, a partir del conflicto con el Perú en 1932 se ha venido dando un lento viraje hacia los mares que la bañan, venciendo la resistencia de la mayoría de sus habitantes. Con este cambio de rumbo, no se trata de hacer el inventario del pasado y el presente funestos, sino más bien de lo ventajoso o favorable que puede resultar para el país. Lo insólito o paradójico relativo a los mares colombianos, así como la multitud de padecimientos que afectan a la Nación - Estado (74), no indican que todo está perdido. Se debe descartar el pesimismo malsano que tiende a cubrirlo todo como mancha maldita y por el contrario, aprovechar la crisis presidencial planteada por el proceso 8000, a raíz de las patrañas al más alto nivel, para que, como el ave fénix, resuciten la moral y ética perdidas, así como sacar a flote los enormes valores humanos, intelectuales y físicos que aún subsisten, si queremos entregar un país mejor a las nuevas generaciones. Es necesario tener presente que, a pesar de todas las influencias nocivas, Colombia sigue manteniendo una estabilidad económica que ha sido esquivada

otros países de América Latina.

Aquí es donde entra en juego el tema del Poder Marítimo, como una de las más valiosas herramientas para superar la crisis, entendido como es, o sea desde las diversas actividades relacionadas con el mar, de tal forma que al iniciar el siglo XXI Colombia pueda navegar en el Mar de la Esperanza que anhelan las gentes vinculadas a él y en general, todos sus habitantes. Se cuenta con un acervo nacional, rico en valores, experiencias y vivencias que serán muy útiles para llegar al desarrollo marítimo integral de la nación que, desde el 17 de diciembre de 1819 por obra del Congreso de Angostura, figura como República Independiente con 177 años de madurez, lo que da una base más que suficiente para afrontar el ya próximo siglo. Se ha tratado de plasmar el carácter del pueblo y la nacionalidad, a lo largo de 16 constituciones y aunque no se ha encontrado todavía el rumbo definitivo para sortear los múltiples escollos, hay un marco legal y unas reglas de juego que deben ser respetadas por todos.

Concentrémonos en el sector marítimo, objeto de este trabajo, para lo cual cuenta el país con una Armada que lleva 60 años de actividad ininterrumpida navegando por todos los vericuetos de las costas, islas y mar territorial que por misión le corresponde controlar. Esto significa que Colombia posee 2.900 kilómetros de costas sobre el Atlántico y el Pacífico, dos archipiélagos y 22 islas, además, de la ley 10 de 1978 (agosto) "Por la cual se dictan normas sobre mar territorial, zona económica exclusiva, plataforma continental y se dictan otras disposiciones", que definen claramente la soberanía y jurisdicción estatal (75).

(74) País: nación, región, provincia, territorio (DRAE). Hace pensar principalmente en región física, en el lugar donde se ha nacido. Londoño, Julio. Los Fundamentos de la Geopolítica. Imprenta de las FF.MM. Bogotá, 1978. Página 9.
Nación: conjunto de los habitantes de un país regido por el mismo gobierno. Conjunto de personas de un mismo origen étnico y que generalmente hablan el mismo idioma y tienen una tradición común (DRAE). Estado: país o dominio de un príncipe o señor de vasallos. En el régimen federativo, porción de territorio cuyos habitantes se rigen por leyes propias, aunque sometidos en ciertos asuntos a las decisiones del gobierno general (DRAE). Hace pensar en una cosa abstracta, mecánica, esencialmente administrativa y política. Londoño, Julio. Op. Cit. Página 9.

75) Román, Enrique. Vicisitudes de la Escuela Naval Colombiana. Gráficas Lourdes Ltda. Barranquilla, 1985. Página 78.



La Armada cuenta también con dos magníficos centros de formación de Oficiales y Suboficiales que, en doce lustros continuos, han formado cerca de 28.000 hombres con un bagaje de conocimientos y técnicas admirables en los aspectos marítimos; pero lo más asombroso es que ha logrado atraer a la población mediterránea hacia el mar y cada día se vincula a ella más personal del interior del país (76). Igualmente el país tiene una Marina Mercante organizada desde hace cincuenta años y, aunque hoy tropieza con enormes dificultades, no se debe olvidar que el comercio de exportación e importación se sigue haciendo en un 90% por el mar, lo cual podría aumentar con la apertura al Pacífico en un futuro muy próximo, como lo vislumbran algunos dirigentes. Afortunadamente Colombia ha preparado oficiales navales resueltos e idóneos que han estado y están al frente de la Armada, fomentando por todos los medios la creación de una conciencia marítima y han venido actuando como asesores del gobierno nacional en la formulación y ejecución de una política marítima a nivel nacional (77).

En fin, el Gobierno y sus Instituciones no pueden olvidar que Colombia es un estado ribereño con dos mares y por tanto no puede sustraerse de profesar y practicar la vocación marítima que la naturaleza misma le impone (78), para lo cual el Estado tiene la obligación de estructurar y formular políticas marítimas claras que contemplen: el desarrollo de la Marina Mercante Nacional, el fortalecimiento de los astilleros, el desarrollo de la pesca, la investigación oceanográfica y sobre todo, el afianzamiento de una conciencia marítima que penetre en colegios, universidades y centros de estudios económicos de la Costa y el interior, con el fin de que algún día, en el futuro inmediato, el estamento civil entienda que las perspectivas del desarrollo en las montañas y valles son limitadas, en tanto que los horizontes marítimos

del país son inmensos. Seguramente esta estrategia ayudará a cambiar la manera de pensar de los Quesadas y el panorama socioeconómico de Colombia; servirá también para que se hable de temas más amables y positivos, diferentes a los del narcotráfico, la guerrilla y la corrupción, que se deben controlar con pulso firme.

Si queremos hacer una investigación del Poder Marítimo colombiano en la actualidad, debemos recurrir a los principios del historiador francés Fernand Braudel: "No se puede estudiar un fenómeno actual sin preguntarse cómo se manifestaba en el pasado [...] no se puede estudiar la crisis actual sin referirse a la crisis del pasado. Hay que ver cuáles son los mecanismos que todavía están presentes hoy, en qué medida se han deformado. Y esta misma deformación permite atrapar el pasado y el presente" (79). Además, debemos reflexionar sobre el porvenir haciendo los estudios científicos y técnicos necesarios para determinar las implicaciones socioeconómicas del futuro. Esto no es otra cuestión que poner en práctica otro campo de la Historia como es el de la prospectiva.

Así, pues, el objetivo de un futuro trabajo debe ser el de analizar y sintetizar cuál fue la política de los españoles durante la Colonia, con respecto a los asuntos marítimos. Cuál fue la herencia recibida y qué se hizo al respecto durante la República en el siglo XIX para buscar el Poder Marítimo. Cómo han funcionado estas variables en el siglo XX y cuál será el futuro del Poder Marítimo en el siglo XXI. Es bueno recordar e insistir que quien deliberada o involuntariamente ignora la historia, está condenado a cometer los errores del pasado. Si el Estado desprecia sus mares, en lugar de lograr la grandeza seguirá cayendo en el desprecio de las otras naciones.

(76) Esto es válido para la Escuela de Cadetes. Desde el primer curso incorporado en 1935, del total de 35 cadetes, 29 eran del interior (83%) y 6 de la costa (17%), estos últimos de los departamentos del Magdalena, Atlántico, Bolívar y San Andrés y Providencia. Hasta 1995 se han graduado 3000 oficiales de los cuales 364 han sido de la Costa (12%). De 1983 a 1995 se han inscrito 16912 de los cuales 2691 son de la Costa (16%) y 14221 del interior (84%). Respecto a la Escuela de Suboficiales, las estadísticas de los años 1990 a 1995 indican que de un promedio de 679 grumetes incorporados por año 441 pertenecen a la costa (65%) especialmente de Barranquilla, Cartagena y San Andrés; 238 (35%) son del interior del país.

(77) Apuntes para una Política Naval Op. Cit. Página 23.

(78) Román, Enrique. Vicisitudes Op. Cit. Página 79.

(79) Braudel, Fernand. Entrevista con Louis Bernard Robitaille. Historia Caribe. Volumen I. No. 1, 1995. Página 55.