



EL OLVIDO DEL MAR EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE MARITIMO COLOMBIANO

MARÍA ISABEL PALACIOS CARRILLO

**CESAR AUGUSTO BERNAL TORRES
TUTOR**

**ESPECIALIZACIÓN EN GERENCIA EN COMERCIO
INTERNACIONAL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
NOVIEMBRE 27 DE 2014**

ENSAYO

EL OLVIDO DEL MAR EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE MARÍTIMO COLOMBIANO*

MARÍA ISABEL PALACIOS CARRILLO

Bogotá, Noviembre 27 de 2014

RESUMEN

El olvido del mar en el sector del transporte marítimo colombiano; es una reflexión sobre los principales planteamientos y teorías relacionadas con el tema, haciendo énfasis en la importancia que sigue teniendo el mar como fuente de recursos para el ser humano; pero que en la actualidad se le ha dado la espalda, lo cual se ve reflejado a través del olvido en términos de inversión pública en infraestructura para el sector marítimo colombiano, a pesar de que este sector tenga a su cargo más del 90% del comercio internacional del país. A través del presente estudio, se logra evidenciar mayor inversión en sectores como el fluvial y el ferroviario los cuales no representan ningún peso para el comercio, mientras la infraestructura para el sector marítimo, continúa teniendo una reducción significativa presupuestal, limitando de esta manera su propia competitividad Internacional. Esta reflexión surge debido a que desde la época de la colonización, el mar ha sido objeto de prejuicios los cuales hoy en día están presentes en la base de la cultura colombiana, llevando a un olvido inminente este recurso de competitividad, que otro tipo de Estados-Nación, sí han sabido aprovechar.

Palabras claves: Mar, competitividad, infraestructura, transporte, inversión.

ABSTRAC

The sea oblivion in the Colombian maritime transport sector; it is a reflection about the main approaches and theories related to this topic, emphasizing the importance of the sea as resource for humans, which unfortunately has been forgotten through its invisibility in terms of infrastructure public investment for the Colombian maritime transport sector, even though this sector is responsible for over 90% of the country's international trade. Through this study, it is possible to demonstrate greater investment in sectors such as river and rail, which currently are not important for international trade while the infrastructure for maritime sector continues to have a significant budget reduction, limiting its own International competitiveness. This reflection arises because since the time of colonization, the Sea has been subject of prejudice which today is still present at the base of the Colombian culture, leading to an imminent oblivion of this competitive resource, which other states have taken advantage of.

Key words: Sea, competitiveness, infrastructure, transport, investment.

* Ensayo de grado para optar al título Especialista en Gerencia en Comercio Internacional de la Universidad Militar Nueva Granada.

INTRODUCCIÓN

Hoy por hoy, es evidente el centralismo político-administrativo prevaleciente en Colombia; esto, acompañado de cientos de prejuicios permanecen aún inmersos en la base de la cultura nacional, los cuales a través de los años han dejado de lado y prácticamente en el olvido las regiones de la costa Caribe y Pacífico colombiano; regiones ricas en historia, en cultura, en costumbres, etc. pero sobre todo en un recurso muy importante que para otros países suramericanos se ha convertido en fuente de la tan anhelada Competitividad de la cual hoy en día se habla tanto y que es vital para el progreso de los mismos, pero que en el caso colombiano por el contrario, siempre se le ha dado espaldas...ese recurso es el Mar.

El presente ensayo ofrece una mirada a cerca de la importancia que ha tenido y que sigue teniendo en nuestros días, el mar como recurso limitado; el cual es analizado desde tres perspectivas básicas: el mar como fuente de recursos, el mar como puerta de acceso al mercado internacional y el mar como mecanismo de relacionamiento con otras sociedades; teniendo como punto de partida una definición clave como lo es: Competitividad Nacional, la cual juega un papel muy importante para su comprensión.

Luego a manera de análisis central, el tema del olvido en la infraestructura hacia el sector de transporte marítimo en Colombia pasa a convertirse en un punto vital, ya que se evidencia los principales indicadores que marcan un referente en la actualidad, así como las estadísticas en niveles de inversión de los entes oficiales del país, los cuales ayudan a determinar qué tan competitiva es la infraestructura colombiana dentro del contexto internacional y como la infraestructura hacia el sector del transporte marítimo representa eficiencia para el país.

Para el análisis de esta temática, se tomó como referente uno de los indicadores mayormente aceptados por la comunidad internacional: The Global Competitiveness Report 2014-2015, el cual es desarrollado y publicado por el Foro económico mundial y que se encarga de medir la capacidad que tienen los países para generar prosperidad a su nación. Debido a que la infraestructura es considerada como uno de los factores básicos más importantes para determinar qué tan competitivo es un Estado, se decide tomar como referente este pilar dentro del presente estudio.

Paralelamente, con respecto al aprovechamiento eficientemente de los recursos marítimos disponibles y el nivel de inversiones hacia el sector de transporte marítimo en Colombia, queda claro que a pesar de que alrededor del 90% del comercio internacional en Colombia, sea realizado a través de sus mares; el periodo 2007-2013 no evidencia un suficiente nivel de inversión que haya estado de acuerdo con las exigencias crecientes tanto de mercados nacionales como internacionales, lo cual se ve reflejado en que sectores como el fluvial y el ferroviario, los cuales aunque en la actualidad no representan el nivel de

importancia que sí puede tener para la economía colombiana el transporte vía marítima, para este periodo de tiempo sus inversiones son potencialmente significativas con respecto al transporte marítimo, en donde se observa que en definitiva ha estado en el olvido.

Es importante mencionar que este olvido y falta de visualización con respecto al mar, tiene diversas opiniones al respecto, no obstante, se puede identificar que muchos de los autores referenciados en el presente ensayo, analizan causas como el centralismo, la mentalidad mediterránea heredada de antepasados a partir del siglo XXI, el establecimiento de Bogotá como la capital de Colombia, entre otras; como las principales causas por las cuales Colombia es y ha sido un país de espaldas al mar.

Para finalizar, este ensayo con un enfoque eminentemente teórico, fue realizado basado en una revisión de los principales planteamientos y teorías relacionadas con el tema, haciendo un análisis que va desde lo general hacia lo particular, con la ayuda principalmente de libros y ensayos tanto físicos como virtuales, en las diferentes bases de datos virtuales disponibles en la web, bibliotecas, fuentes como google académico, entre otros.

LA COMPETITIVIDAD NACIONAL

Desde la época de la independencia de Colombia, grandes personajes de la historia como Caldas, Camilo Torres y Bolívar, ya advertían acerca de las innumerables ventajas comparativas con las cuales goza el territorio colombiano, gracias a su posición geográfica estratégica; sin embargo, fenómenos como el centralismo, han sido unas de esas causas por las cuales la nación y sus dirigentes no han logrado ver un poco más allá para hacer de este territorio, un Estado eficiente y competitivo en el ámbito Internacional gracias a su recurso marino, el cual para esta oportunidad se va a analizar desde un aspecto clave como lo es la infraestructura hacia el sector de transporte marítimo en Colombia.

Antes de comenzar a hablar acerca del tema central de este ensayo, es importante lograr definir y tener claridad con respecto a un concepto importante, del cual se hablará durante el desarrollo del mismo, este concepto es: competitividad.

El concepto competitividad nacional a lo largo de los años ha sido confuso o no ha logrado ser definido con propiedad. Es por esto que de acuerdo a World Economic Forum: The Global Competitiveness Report (2014-2015, Pág. 4) competitividad es “Un conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad de un país. El nivel de productividad a su vez establece el nivel de prosperidad que puede ser alcanzado por una economía. El nivel de productividad también determina las tasas de rendimiento obtenidas por inversión en una economía, las cuales a su vez son los conductores fundamentales de sus tasas de crecimiento. En otras palabras una economía más

competitiva es una economía que crecerá más rápido en el transcurso del tiempo.” Traducción propia.

Por su parte Scott (1985, pág. 14-15) en su libro *US Competitiveness in the world economy* la define como: “La habilidad de una Nación-Estado para producir, distribuir y proporcionar bienes en la economía internacional en competencia con bienes y servicios producidos en otros países y haciéndolo de una manera tal, que consiga elevar su nivel de vida”.

Este concepto a pesar de ser amplio y de resultar bastante convincente para lo que comúnmente se entiende por competitividad de un país, presenta contradictores a través de autores como Porter (1990 pág.7) que con su libro *The Competitive Advantage of Nations* lo limita indicando:

“la competitividad nacional se ha convertido en una de las preocupaciones centrales del gobierno y de la industria en cada nación. Sin embargo, pese a toda la discusión, el debate y la literatura sobre el tema, todavía no existe una teoría persuasiva para explicar la competitividad nacional. Es más, ni siquiera existe una definición aceptada del término “competitividad” cuando se aplica a un país. Mientras que la noción de una empresa competitiva es bastante clara, la noción de una nación competitiva no lo es.”

Así mismo Porter (1999, pág. 192) comenta: “El Estado no puede crear sectores competitivos; solo pueden hacerlo las empresas”. De esta manera, se puede deducir que Porter observa la competitividad desde una perspectiva micro y no macro, limitando la competitividad nacional al ámbito netamente empresarial y no como un factor del cual puedan gozar y/o contribuir los Estados.

A pesar de los aportes de este gurú a la comunidad académica en relación a la competitividad, corrientes como la de Krugman y Reich comparten una apreciación totalmente opuesta al término competitividad expuesto en la obra de Porter descrita anteriormente, para lo cual Reich (1990, pág.15) indica “La competitividad nacional es uno de esos raros términos del discurso público que han ido directamente de la oscuridad a la confusión sin ningún periodo de coherencia”. Así mismo Krugman (1993, pág. 23-26) concluye que en una economía Internacional:

“El asunto esencial a enseñar a los estudiantes es todavía las perspicacia de Hume y Ricardo”, y “si nosotros podemos enseñar a los graduandos a no inclinarse cuando ellos escuchan a alguien hablar sobre la “competitividad” habremos hecho un gran servicio a nuestra nación.”

Así pues, a manera de conclusión es importante mencionar que las posiciones de estos cuatro autores difieren ampliamente entre sí, quizás algunas más esperanzadoras que otras, pero que en todo caso para el presente estudio y de acuerdo a que en el mundo actual la competitividad nacional, es un término ampliamente aceptado y evaluado por diversos organismos internacionales como

CEPAL, OCDE y Foro Económico mundial, los cuales se encargan de medir la competitividad en términos de qué tan productivamente un país utiliza sus recursos para proveer altos niveles de prosperidad a sus ciudadanos; se tomará como referencia al autor Bruce R. Scott.

La importancia del Mar

Desde tiempos inmemorables el mar siempre ha sido un recurso natural muy importante para el desarrollo y crecimiento de los Estados. Países que gozan de territorio marítimo, han logrado obtener grandes ventajas del mismo y en algunos de los casos han sabido explotarlo de tal manera que hoy por hoy, se logra apreciar su importancia en términos de competitividad Internacional. De acuerdo a Urrutia (1999, pág. 1) Las tres ventajas y usos que se le pueden dar al mar, están clasificados principalmente en los siguientes grupos:

- El mar como fuente de recursos y medio productivo
 - El mar como puerta de acceso al mercado internacional
 - El mar como mecanismo de relacionamiento con otras sociedades
- ✓ El mar como fuente de recursos y medio productivo

De acuerdo a Lemus et al. (1997, pág. 1) “En la actualidad el océano representa para la humanidad la mayor fuente de recursos naturales sobre el planeta. Entendiéndose por recursos naturales todos los materiales químicos, componentes geológicos, suelo, agua, seres vivos, asociaciones biológicas y poblaciones humanas”. Todas ellas forman parte de la naturaleza y le proporcionan al ser humano tanto bienestar para su supervivencia, como un medio productivo para contribuir con la economía de los países.

Para Lemus et al. (1997), los recursos naturales pueden ser tanto renovables como no renovables. Los recursos no renovables son aquellos que se agotan y al ser explotados no logran regenerarse a través del tiempo; dentro de este grupo se encuentran los denominados recursos no vivos o abióticos. De otro lado, dentro de los recursos naturales renovables, se encuentran los recursos vivos o bióticos que son aquellos que tienen la posibilidad recuperarse a través de la reproducción de seres vivos; de esta manera, es preciso destacar algunos recursos tanto renovables y como no renovables provenientes de la explotación del mar, los cuales se detallan a continuación:

- Recursos pesqueros: peces, crustáceos, moluscos, mamíferos.
- Plantas marinas: Las Algas son utilizadas como un importante componente de la dieta alimenticia de pueblos orientales, como alimentación para ganado, así mismo son utilizadas como abono para agricultura.
- Compuestos químicos: sal común, magnesio, bromo, potasio.
- Petróleo
- Derivados de petróleo
- Gas

- Carbón mineral
- Artesanías
- Joyería, entre otros.

Además de los diferentes usos mencionados previamente, el hombre es su búsqueda continua de medios alternativos para darle nuevos usos al mar, ha desarrollado muchas invenciones, las cuales hoy por hoy son altamente apreciadas por el valor agregado que le generan a la comunidad en general y por su contribución a la creación de nuevas industrias alrededor del mismo. A partir de este tema, se pueden destacar proyectos como: la creación de plantas desalinizadoras para la obtención de "agua dulce"; Generación de electricidad a través de la energía de las mareas y oleaje; el diseño de métodos de concentración de minerales como cobre, Uranio, Oro, etcétera; disueltos en las aguas del océano para lograr sustituir completamente los compuestos químicos terrestres, entre muchos otros.

De esta manera, a pesar de las posibilidades que el mar le ofrece a la humanidad, los cuales son incalculables, no se debe olvidar algo muy importante que destaca Urrutia (1999), y es que antiguamente los recursos del mar eran considerados ilimitados, pero en la actualidad sucesos como la sobreexplotación de los recursos vivos, la explotación del petróleo desde el subsuelo marino y la explotación minera a grandes profundidades, han limitado la disposición de estos recursos en el mar, por lo cual a futuro se espera el humano tenga que decidir entre explotación de recurso vivo o no vivo. De la misma manera Urrutia (1999) enfatiza en que el uso del mar como fuente de recursos y medio productivo requiere de una explotación racional de los mismos, asegurándose su renovación, para garantizar una disponibilidad constante y así mismo facilitar el libre intercambio de grandes volúmenes de mercaderías en mercados nacionales e internacionales.

- ✓ El mar como puerta de acceso al mercado internacional

El mar como puerta de acceso al mercado internacional, ofrece a la humanidad la posibilidad de cruzar sus océanos, en todas las direcciones y formas posibles, a través de la creación de rutas marítimas, las cuales han tenido gran protagonismo a lo largo de toda historia, contribuyendo ampliamente al acceso por parte de Estados a los mercados internacionales.

Razones que van desde intereses comerciales, turísticos e industriales, son suficientes para pensar en el mar como objeto de apertura a otros mercados. Si bien, las primeras rutas marítimas se fueron estableciendo principalmente con una vocación netamente comercial; el intercambio de productos elaborados, materias primas y alimentación fue el principal interés de civilizaciones como los egipcios, el cual fue el primer pueblo con interés comercial que la historia reporta, para ello Lemus et al. (1997, pág. 1) indican:

“Aunque el egipcio no fue un pueblo de elevadas dotes maríneas y comerciales como el fenicio, o más tarde el griego, la experiencia que sus hombres lograron con la navegación fluvial, pudieron utilizarla en el mar en expediciones de envergadura, como la comercial que realizaron al país de Punt, en la costa meridional de Somalia, en el año de 1500 a.C., de donde importaban productos de perfumería y animales exóticos, a cambio de las manufacturas egipcias”

Las rutas marítimas continuaron desarrollándose a través de la historia, de esta manera Lemus et al. (1997) las rutas más antiguas surgieron en el mediterráneo, las cuales servían para proveer a Grecia de cereales que necesitaba para su alimentación. Luego surgieron otras rutas conectando hacia las costas atlánticas, en donde se cree que los cartagineses fueron los primeros en atravesar el estrecho de Gibraltar, para comerciar con Iberia.

Una de las primeras rutas y de la cual hubo mucho protagonismo durante la edad media de acuerdo a Lemus et al. (1997) fue la que permitió a Portugueses llegar hasta las Indias pasando a través del cabo de buena esperanza al extremo sur de África. Esta ruta posteriormente se extendió hacia la China y Japón, como consecuencia de la desaparición de la “Ruta de las especias”, por el bloqueo de la misma por parte del imperio otomano. Desde el siglo VII especias como clavo, canela, nuez moscada, pimienta, etcétera, eran muy importantes para el consumo en Europa y para la fabricación de medicinas, fue por esto que se diseñó esta ruta la cual transportaba desde el sur de Asia hasta las costas del Mar negro y de Asia Menor, todas estas especias las cuales eran cargadas en las “Galeras venecianas” y distribuidas por todo el mundo.

Lemus et al. (1997) Señala que posteriormente, bajo este mismo propósito de dirigirse hacia las Indias, otros navegantes como Cristóbal Colón y sus seguidores, por accidente tuvieron un primer encuentro con el continente Americano; con lo cual Españoles y Portugueses establecieron un monopolio, realizando continuos saqueos de riquezas, a través de las famosas “Flotas de oro” que partían rumbo a América cada dos años, haciendo de ésta una ruta clásica y fue así como el oro y la plata llegó a España.

Finalmente hacia mediados del siglo XVI, Lemus et al. (1997) indica que se tenían tres grandes rutas que conectaron Europa con América: la de las Indias, Centroamérica y América del Sur. Una ruta entre Europa y Chile fue creada también, debido al descubrimiento del poder fertilizante de los nitratos o Salitre, los cuales estaban presentes en provincias Chilenas del Norte; lo cual significó un importante intercambio entre ambas partes.

Con la apertura del Canal de Panamá, Lemus et al. (1997) señalan que la vía por Cabo de Hornos fue cada vez menos frecuentada, volviendo a disminuir su actividad. A un barco le toma en promedio de 8 a 10 horas atravesar el Canal de Panamá, si tomara otra ruta dando la vuelta por Cabo de Hornos demoraría 10 días más para llegar a su destino.

Por su parte, la apertura del Canal de Suez adquirió mayor importancia, de acuerdo a Lemus et al. (1997) la estrechez del Mar Rojo y el régimen de sus vientos hacían casi imposible el paso de veleros de gran tonelaje, por lo cual el uso del barco de vapor fue cada vez más generalizado y le devolvió así al mediterráneo su antigua importancia.

Una de las rutas marítimas más antiguas que han sido puestas en funcionamiento nuevamente en la actualidad, es la que une las costas del Atlántico de América del Norte con las de América del Sur. Lemus et al. (1997 pág. 1) comentan que el desarrollo de las industrias Brasileña y Argentina, han obligados a estos países a la adquisición de productos principalmente de la industria pesada, en los Estados Unidos, a cambio de materias primas por parte de los países del Sur. Este tipo de intercambio de ha incrementado con el pasar de los años, gracias a la exportación del petróleo Mexicano y Venezolano a los Estados Americanos del Atlántico.

A manera de conclusión, Urrutia (1999, pág. 11) indica:

“En un mundo que opera comercialmente con una visión general de interacción de suma positiva, el desarrollo previsible de los volúmenes y valores de mercaderías a transportar a través de todos los mares se presenta con notables proyecciones. La globalización del comercio y la industria exigen hoy al transporte marítimo mucha mayor velocidad, periodicidad, recubrimiento y capacidad volumétrica que en el pasado, y tales exigencias continuarán aumentando. Esta visión nos confirma la creciente importancia del mar como elemento de desarrollo y progreso de los Estados; lo que otorga, entonces, una especial importancia a aquellos que siendo marítimos, hayan incorporado al mar como parte de los proyectos de vida de sus poblaciones.”

- ✓ El mar como mecanismo de relacionamiento con otras sociedades

El mar como mecanismo de relacionamiento con otras sociedades, es muy importante pues este se ha convertido por años en el escenario propicio para temas estratégicos en las relaciones Internacionales como lo son la paz, relaciones críticas entre sociedades o Estados y especialmente la guerra. Así pues, Urrutia (1999, pág. 11) indica:

“El uso militar del mar apunta al empleo del Poder Naval para lograr acuerdos políticos y obtener cambios en las conductas inconvenientes, en el ámbito internacional o espacios de interés para un Estado, de actores internacionales perturbadores, sean otros Estados u organizaciones no controladas por Estado alguno. Se refiere, entonces, a su uso como medio para aislar, cercar, o bloquear el comercio marítimo, impedirle la libre circulación por mar, y aplicarle la fuerza donde sea conveniente, para doblegar su voluntad perturbadora. Es así como el mar es el espacio físico que se nos presenta como lugar más posible de futuros conflictos en las

relaciones entre actores internacionales (Estados o no), constituyéndose en un escenario de la mayor sensibilidad entre las relaciones de poder y de derecho”

Adicional a esto, Urrutia (1999) agrega que la visión que se tiene sobre el mar hoy en día se ha transformado en la posibilidad que los Estados puedan comunicarse políticamente con Estados lejanos. El mar ofrece la posibilidad de presentarse diplomáticamente hacia otros Estados, haciéndoles sentir las intenciones políticas de los Estados, por muy distantes que se encuentren entre sí.

Frente a este mismo tema, Mariño y Fernández (2006) señalan un ejemplo claro de relacionamiento con otras sociedades a través del mar, el cual ocurrió en la época del colonialismo, época propicia para el intercambio de costumbres y de formas de vida, las cuales se impusieron a parte del continente Americano, esto sumado al mestizaje entre Españoles, Africanos e indígenas nativos de la región.

Por su parte Román (1996, pág. 7) indica “Por mar también llegó la independencia y el Caribe se convirtió en el mar de la libertad”. En el Caribe se encontraba el núcleo de corsarios y patriotas que hicieron parte de 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 tocó afrontar el conflicto naval definitivo para que Bolívar pudiera liberar a cinco repúblicas.

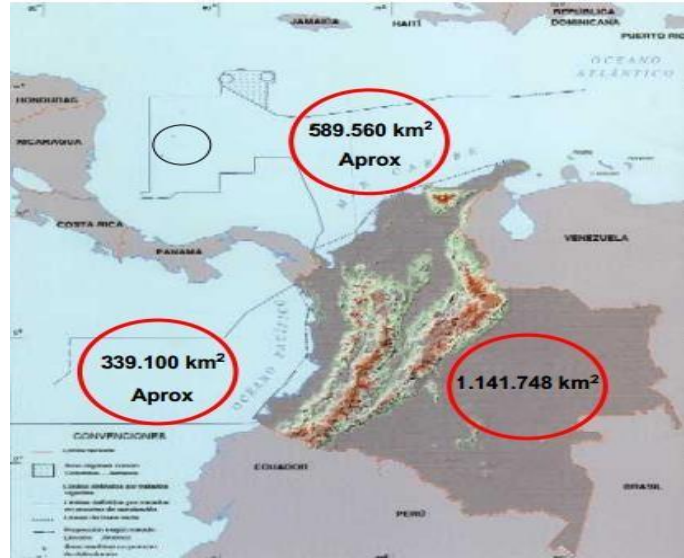
De esta manera, el mar no solo ha servido como puerta de acceso al mercado internacional; también ha sido un ente facilitador de intercambio cultural, llevando costumbres, ideologías políticas, religiones, entre otras, de un Estado a otro.

Competitividad e Infraestructura en el sector de transporte marítimo colombiano

Como bien se ha mencionado previamente, el Estado Colombiano es un territorio privilegiado debido a su posición geográfica y acceso a los océanos Atlántico y Pacífico, siendo éste el único país con tal privilegio en América del Sur.

De acuerdo con el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (2014) Con respecto a la extensión marítima colombiana, Colombia posee una extensión de mar territorial hacia el Caribe de 589.560 km² y hacia el lado del Pacífico de 339.100 km², para un área marítima total de 928.660 km², la cual si se compara con el área terrestre colombiana, que es de 1.141.748 km²; se podría sacar como conclusión, que el área marítima total de Colombia representa cerca del 45%, casi la mitad de extensión total del país, por lo cual el mar significa para Colombia una fuente de recursos muy valiosos, el cual podría ser mejor aprovechado como objeto de competitividad para el país.

Gráfico 1 Mar territorial colombiano



Fuente: IGAC (2014)

Ahora, con respecto a la infraestructura como factor de competitividad para los países, World Economic forum: The Global Competitiveness report (2014-2015, pág 6) indica lo siguiente:

“Una infraestructura bien desarrollada reduce el efecto de la distancia entre regiones, integrando los mercados nacionales y conectando estos a bajos costos con mercados en otros países y regiones. Adicionalmente, la calidad y extensión de redes de infraestructura impactan significativamente en el crecimiento y reducción de pobreza e inequidad de ingresos de muchas formas. Una red de infraestructura de transporte y comunicaciones bien desarrollada, es un requisito previo para permitir el acceso a las comunidades menos desarrolladas a actividades económicas y servicios básicos.” Traducción propia.

Sin embargo en el caso de Colombia, si se analiza su competitividad en términos de mar territorial y de infraestructura en torno a él, se logra inferir que el país aún presenta un atraso evidente, el cual es referenciado por World Economic forum: The Global Competitiveness report (2014-2015) el cual realiza un análisis de 12 pilares claves para medir la competitividad de distintos países, siendo el pilar de la infraestructura un componente crítico de medición, ya que desde la perspectiva de medios efectivos de transporte, éste permite a empresarios obtener sus productos y servicios en el Mercado, de una manera segura y a tiempo, lo cual se traduce en competitividad.

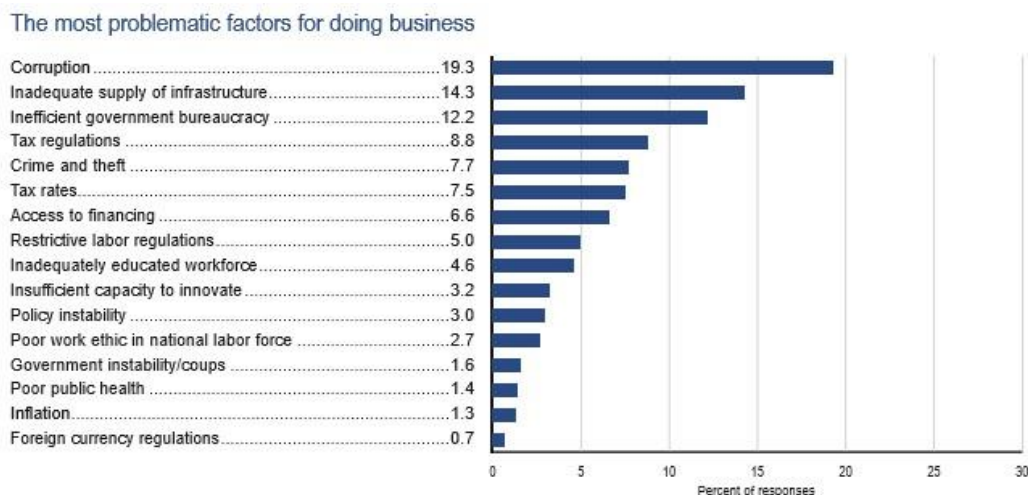
Para la elaboración de este ranking, se tomó una muestra de 144 países, los cuales fueron posicionados de acuerdo a su puntuación, la cual es medida en

una escala de 1-7 puntos, siendo 1 el menos eficiente y 7 el más eficiente; en donde para el caso de Colombia, se evidencia un posicionamiento de 84 entre 144 países analizados, con una puntuación de 3.66 en una escala de 1-7 puntos, de lo cual se puede sacar como conclusión que si bien aunque la infraestructura colombiana no es la mejor, tampoco se puede deducir que es una infraestructura competitiva si se analiza en términos del contexto internacional.

Adicionalmente, World Economic forum: The Global Competitiveness report (2014-2015) también analiza los factores vistos por ejecutivos de negocios, como los aspectos más problemáticos para hacer negocios en los distintos países del estudio y para el caso de Colombia, el segundo factor más problemático identificado a la hora de hacer negocios, corresponde a una inadecuada infraestructura, la cual presenta un porcentaje de respuestas de 14,3%, luego de la corrupción, que fue considerado como el factor más crítico para conducir negocios en Colombia.

Nota: De la siguiente lista de factores, se solicitó a ejecutivos contestar los cinco factores más problemáticos para hacer negocios en su país y calificarlos de 1(Más problemático) a 5 (menos problemático). Las barras en la figura muestran las respuestas dadas de acuerdo a su ranking. Traducción propia

Gráfico 2 Factores más problemáticos para hacer negocios



Fuente: World economic Forum: The Global competitiveness report (2014-2015)

En lo que respecta a la calidad de la infraestructura portuaria, World Economic forum: The Global Competitiveness report (2014-2015) indica Colombia se encuentra en la posición 90 de 144 países analizados, con una puntuación de 3,7 en una escala de 1 a 7 puntos, es decir estaría en el promedio del ranking. Sin embargo si se compara con otros países suramericanos como Chile, el cual a cuenta con menores ventajas comparativas, debido a su acceso únicamente al océano pacífico; su desempeño y posicionamiento tienen un mejor indicador el

cual es de 35 entre el número de países descritos previamente, con una puntuación de 5.0 en la escala de 1 a 7.

Paralelamente, si se analiza la calidad de la infraestructura vial, la cual es muy importante para facilitar el transporte desde los puertos y hacia el resto de latitudes del territorio colombiano y viceversa, The Global Competitiveness report (2014-2015) muestra a Colombia con un desempeño pésimo, evidenciado en su posicionamiento 126 de 144 países analizados y con una puntuación de 2.7 en una escala de 1-7; Siendo este puntaje nuevamente superado por países Suramericanos como Chile (posición 31 y puntuación 5.1); Uruguay (posición 90 y puntuación de 3.5); Bolivia (posición 95 y puntuación de 3.3) y Perú (posición 102 y puntuación de 3.2) y Brasil, el cual se encuentra ubicado en una posición muy cercana a Colombia: 122, con una puntuación de 2.8, evidenciando de esta manera un no muy buen desempeño en lo que respecta a infraestructura vial y competitividad internacional.

Es importante reiterar que el mar actúa como puerta de acceso al comercio internacional y esto se ve reflejado a través de los flujos de mercancía movilizadas en importaciones y exportaciones a través de los puertos colombianos. De acuerdo a la Superintendencia de puertos y transporte (2013) para el año 2013 en importaciones, fueron movilizadas cerca de 31.489.146 t de carga vía marítima, 1.963.166 t Terrestre y 135.920 t vía aérea, respectivamente. Mientras que para Exportaciones: 134.135.658 t vía marítima, 2.746.323 t terrestre y 762.454 t aéreo. Tal como se puede evidenciar en las tablas 2 y 3:

Tabla 1 Carga de comercio exterior en Colombia (Importaciones)

AÑO	IMPORTACIONES					TOTAL IMPORTACIONES
	TERRESTRE	AÉREO*	MARITIMO			
			Muelles Privados	Sociedades Portuarias Regionales	Puertos Especializados **	
2002	1.222.206	123.441	2.261.492	8.724.685	240.033	12.571.857
2003	1.214.109	106.798	2.752.283	8.625.699	580.112	13.279.001
2004	1.397.554	121.720	3.497.358	9.610.462	473.432	15.100.526
2005	1.331.256	136.329	2.527.223	10.360.309	3.118.660	17.473.777
2006	1.475.282	142.890	4.101.554	12.175.130	1.077.308	18.972.164
2007	1.480.698	153.915	5.075.452	12.739.947	1.786.302	21.236.314
2008	1.669.640	142.714	5.695.531	13.510.749	1.475.319	22.493.953
2009	1.588.102	127.418	4.050.226	12.128.313	2.609.345	20.503.404
2010	1.377.516	142.779	7.537.003	13.125.837	1.276.090	23.459.225
2011	1.487.162	153.941	8.995.615	13.822.336	4.705.304	29.164.358
2012	1.762.499	155.383	10.110.379	14.584.655	5.446.489	32.059.405
2013	1.963.166	135.920	11.122.621	14.498.522	5.868.003	33.588.231

Fuente: Anuarios estadísticos de la Superintendencia de puertos y transporte (2013, pág. 57) Valores en Toneladas

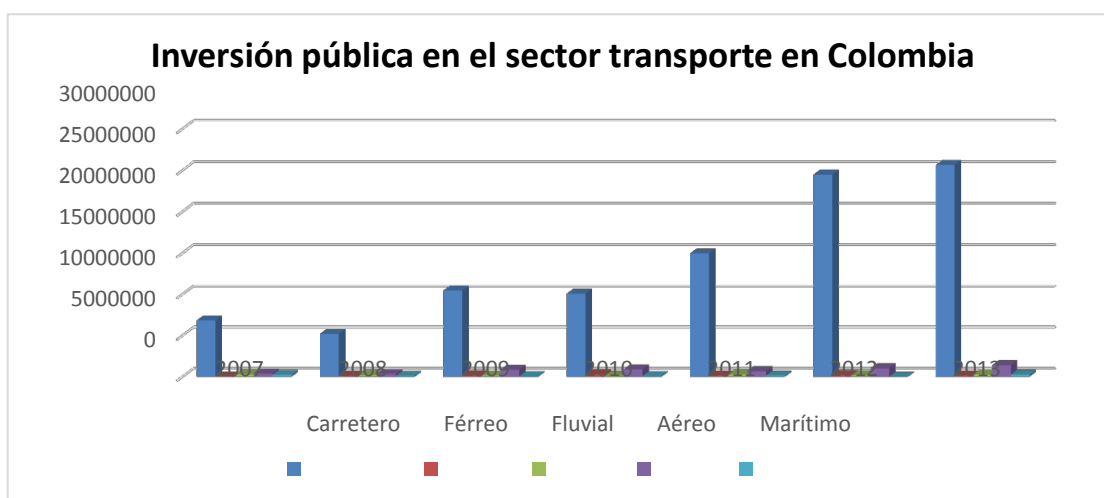
Tabla 2 Carga de comercio exterior en Colombia (Exportaciones)

AÑO	EXPORTACIONES					TOTAL EXPORTACIONES
	TERRESTRE	AÉREO*	MARITIMO			
			Muelles Privados	Sociedades Portuarias Regionales	Puertos Especializados **	
2002	1.194.696	232.624	2.925.674	4.934.091	49.577.171	58.864.256
2003	1.063.455	252.968	4.098.026	6.159.188	49.475.063	61.048.700
2004	2.558.282	435.061	6.544.505	7.526.307	59.069.401	76.133.556
2005	2.658.448	281.890	2.858.897	6.966.245	65.931.500	78.696.980
2006	3.179.678	285.877	3.032.044	7.841.723	57.886.079	72.225.401
2007	3.343.481	287.229	3.577.263	9.606.711	73.655.614	90.470.298
2008	3.309.772	418.751	3.164.078	10.511.049	95.258.514	112.662.164
2009	2.714.603	273.099	3.087.239	9.217.857	80.768.779	96.061.577
2010	2.285.426	288.639	2.972.866	9.361.203	97.611.908	112.520.042
2011	2.083.813	486.018	9.954.372	10.341.319	106.128.292	128.993.814
2012	2.281.258	682.028	10.415.789	9.412.851	107.827.947	130.619.873
2013	2.746.323	762.454	25.724.849	7.283.508	101.127.301	137.644.435

Fuente: Anuarios estadísticos de la Superintendencia de puertos y transporte (2013, pág. 58) Valores en Toneladas.

A pesar de la gran mercancía marítima movilizada a través de los puertos colombianos, la cual es superior con respecto a otras formas de transporte y que tiene un comportamiento mayormente en ascenso tanto en Exportaciones como en importaciones, demostrando por sí solas el grado de importancia que en materia de infraestructura el sector marítimo debería tener; la inversión que se realiza hacia el mismo es mínima y esto se puede evidenciar a través del siguiente gráfico

Gráfico 3 Inversión pública en el sector transporte en Colombia periodo 2007-2013



Fuente: Elaboración propia en base a datos del anuario estadístico del Ministerio de Transporte (2013, pág. 24)

Tabla 3 Inversión pública en el sector transporte en Colombia

	Carretero	Férreo	Fluvial	Aéreo	Marítimo
2007	6.836.058	14.616	296.250	387.214	233.034
2008	5.201.668	131.504	215.430	345.547	108.275
2009	10.461.029	187.826	172.055	850.615	68.368
2010	10.086.252	294.042	127.876	900.006	80.809
2011	14.971.749	164.074	278.247	677.849	134.921
2012	24.484.146	217.550	183.208	1.032.233	16.720
2013	25.655.949	176.110	297.549	1.415.481	260.484
TOTAL	\$ 97.696.851	\$ 1.185.722	\$ 1.570.615	\$ 5.608.945	\$ 902.611

(Miles de Millones)

Fuente: Elaboración propia en base a datos del anuario estadístico del Ministerio de Transporte (2013, pág. 24)

La inversión pública en infraestructura para el transporte marítimo no ha sido constante, tal como se puede evidenciar en la tabla 3, la cual demuestra picos altos y bajos para el periodo: 2007-2013. En el lapso 2007-2009, se presenta una disminución progresiva en la inversión al sector marítimo, pasando de \$233.034 en 2007 a \$108.272 en 2008 para disminuir nuevamente en el año 2009 con \$68.368. Ya en el año 2010 se observa una mejoría con \$80.809, luego la cifra incrementa a \$134.921 en el año 2011, para caer de manera abrupta con 16.720 en el año 2012, siendo éste su punto más bajo. Para el siguiente año, se observa una mejoría contundente, en donde la inversión para el sector del transporte marítimo incrementa a 260.484, reflejando así un mayor incremento en la inversión si se compara con el año base de estudio que es 2007.

De acuerdo a Mariño y Fernández (2006, Pág. 9) el sector de transporte marítimo “a pesar de tener a su cargo más del 90% del comercio exterior colombiano, recibe el porcentaje más bajo en inversión de infraestructura”. Esto se puede constatar por medio de la sumatoria de los totales en inversión para los diferentes sectores analizados previamente, en donde el sector marítimo es quien ha recibido menores aportes con tan solo \$902.611 en el periodo 2007-2013.

Para Mariño y Fernández (2006) esto demuestra la ausencia de políticas coherentes en infraestructura y comercio exterior, ya que prácticamente se invierte mucho más en transporte ferroviario, que en la actualidad no presenta ningún peso para el comercio del país, mientras la infraestructura para el sector marítimo, sigue teniendo una reducción significativa presupuestal.

Este tipo de procedimientos en las políticas de inversión de Colombia, no son cuestión de ahora, en efecto muchas de sus causas y el olvido del mar, provienen de comportamientos heredados de siglos anteriores y que hoy por hoy, permaneces inmersos en la base en la cultura colombiana. Al respecto, Román (1996, pág. 5) indica:

“Desafortunadamente para este país con costas en dos mares, la gran mayoría de los colombianos optó por una mentalidad mediterránea y una mínima parte por las costas del mar. Desde finales del siglo XV la nación empezó a encerrarse en sí misma, a mirar hacia adentro”.

Esta teoría es apoyada por Avella (2003, pág. 219) el cual hace énfasis en que “esta falta de visión con respecto al mar se refleja en que la primera ciudad industrial del país se encuentra situada a casi 1.000 km de los principales puertos del Caribe y a casi 500 km del Pacífico.” Lo cual de alguna manera provoca que el país comience mirar hacia su capital.

Por su parte Román (1996, pág. 16) comenta: “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”. La paradoja está en que su capital fue localizada hacia 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.

Paralelamente a las causas mencionadas previamente, otros autores asocian el olvido del mar con la política administrativa centralista, Para lo cual Mariño y Fernandez (2006, Pág. 5):

“El olvido de las regiones cercanas a los mares, ligado a la débil inversión que se observa en éstas, así como la “centralización” de los procesos económicos, entre muchos otros factores, han conducido a una subexplotación de los recursos pertenecientes a nuestros mares, perdiéndose innumerables oportunidades en los mercados internos y externos”.

Boisier (1976) por su parte, indica que la tendencia histórica latinoamericana ha sido centralizadora, razones netamente económicas han influido por un lado, la retroalimentación entre la toma de decisiones centralizada y la concentración de la actividad económica, así como el proceso de concentración de la población en grandes ciudades y, por otro, características políticas como el centralismo larvado que existe incluso en los que adoptaron estructuras federales e influencias culturales procedentes de países tradicionalmente centralizados, como Francia. También refuerza esa tendencia la debilidad de las instituciones locales y la falta de práctica en decidir sobre asuntos importantes para ellas.

Para Mariño y Fernández (2006) Ante toda esta situación se presenta un reto serio, ya que se hace necesario adecuar la infraestructura de acuerdo a las necesidades del sector productivo del país y de los requerimientos del mercado internacional; pues los tratados de libre comercio de los cuales es partícipe Colombia, pronto así lo exigirán.

CONCLUSIONES

Cada una de las teorías ya expuestas ha marcado una posición en referencia al tema del olvido del mar como factor de competitividad internacional. Causas diversas como el centralismo político-administrativo, la herencia que dejaron antepasados en la época de la colonización y que siguen inmersos en la base de la cultura colombiana, el establecimiento de Bogotá como la capital colombiana, entre otras, son consideradas por diversos autores como los factores principales para que desde épocas remotas y en la actualidad se siga teniendo una invisibilidad del mar, la cual cada vez se hace más evidente.

Es indudable la importancia que desde siempre ha tenido este recurso natural como fuente de riqueza inicialmente considerada ilimitada, pero de la cual hoy en día se ha tomado conciencia que no es eterna y que se le debe dar un buen uso para garantizar una mejor administración de la misma. El mar como factor de competitividad internacional es vital para el desarrollo de las naciones, ya que permite responder ante los retos del nuevo orden mundial, cada vez más global, competitivo e incierto; para lo cual se puede describir tal importancia y sus principales usos a partir de los siguientes tres aspectos: el mar como fuente de recursos y medio productivo, el mar como puerta de acceso al mercado internacional, el mar como mecanismo de relacionamiento con otras sociedades.

Si se analiza el mar como fuente de recursos y medio productivo, en la actualidad el océano representa para la humanidad la mayor fuente de recursos naturales sobre el planeta. Entendiéndose por recursos naturales todos los materiales químicos, componentes geológicos, suelo, agua, seres vivos y asociaciones biológicas que de ella se derivan. Es importante mencionar también que además de lo mencionado previamente, el hombre en su búsqueda continua de nuevos usos del mar, ha explorado otras formas de creación de valor a través de proyectos como desalinización del agua, generación de electricidad a través de la energía de las mareas, exploración de minerales, entre otros. De esta manera, evidenciando las posibilidades que el mar por siempre le ha ofrecido a la humanidad.

Por otra parte el mar como puerta de acceso al mercado internacional ofrece la posibilidad al mundo entero de cruzar sus océanos, en todas las direcciones y formas posibles, contribuyendo ampliamente al acceso por parte de Estados a los mercados internacionales. Razones que van desde intereses comerciales, turísticos e industriales, son suficientes para pensar en el mar como objeto de apertura a otros mercados.

En lo que respecta al mar como mecanismo de relacionamiento con otras sociedades, es muy importante ya que éste se ha convertido por años en el escenario propicio para temas estratégicos en las relaciones Internacionales como lo son la paz, relaciones críticas entre sociedades o Estados y especialmente la guerra. La visión que se tiene sobre el mar hoy en día se ha transformado en la posibilidad que los Estados puedan comunicarse políticamente con Estados lejanos, ofreciendo la posibilidad de presentarse diplomáticamente hacia otros Estados, haciéndoles sentir las intenciones políticas de los Estados, por muy distantes que se encuentren entre sí.

De esta manera, el mar no solo ha servido como puerta de acceso al mercado internacional; también ha sido un ente facilitador de intercambio cultural, llevando costumbres, ideologías políticas, religiones, entre otras, de un Estado a otro.

En la actualidad, con respecto al tema central de este ensayo que es el olvido del mar como factor de competitividad internacional, principalmente en términos de infraestructura para el sector marítimo colombiano, World Economic Forum actúa como una institución internacional comprometida con la cooperación público-privada, sirviendo a través de un concepto integrado de reuniones de alto nivel, redes de investigación, grupos de trabajo y colaboración digital; Para lo cual, elabora un reporte de manera anual, en el cual mide la competitividad de los países en base a doce pilares principales y uno de ellos es la infraestructura, como forma de generación de prosperidad y desarrollo para las naciones.

Adicional a ello, otros organismos internacionales como la Comisión Económica para América Latina y el Caribe CEPAL y La Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos OCDE, también se encargan estudiar los países en términos de competitividad.

A nivel Colombia, la Constitución Política Nacional, la Ley 489 de 1998, la Ley 790 de 2002 y demás normas vigentes, avalan al Ministerio de Transporte como la entidad encargada de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura, en los modos carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país. De esta manera, de manera anual, emite un documento denominado *Anuario transporte en cifras*, en donde se estudian temas como transporte, tránsito, movimiento de carga y pasajeros, macroeconomía y principalmente infraestructura colombiana; aportando de gran manera a la comunidad académica nacional e Internacional.

Así pues, podría decirse que, con respecto a la infraestructura marítima colombiana y competitividad, la información disponible consultada, las cuales fueron tomadas principalmente de fuentes como las mencionadas previamente, son muy objetivas e imparciales, no presentan ningún tipo de concepto a favor o en contra, con el objetivo de que quienes decidan consultar estas fuentes, puedan analizarlas y emitir finalmente un juicio a manera personal. Al respecto, en referencia al tema de la extensión de mar territorial en Colombia, actualmente

Colombia tiene una extensión de mar territorial de 589.560 km² en el Caribe y 339.100 km² en el Pacífico, para un área marítima total de 928.660 km², la cual si se compara con el área terrestre colombiana, que es de 1.141.748 km²; se podría sacar como conclusión, que el área marítima de Colombia representa cerca del 45%, casi la mitad de extensión total del país, por lo cual el mar debería ser un recurso muy valioso como objeto de competitividad para el país.

Sin embargo si se analiza la competitividad colombiana en términos de infraestructura y acceso a los mercados Internacionales vía marítima, se logra inferir que el país aún presenta un atraso evidente. World Economic Forum: The Global Competitiveness report posiciona a Colombia en el número 84 entre 144 países analizados, con una puntuación de 3.66 en una escala de 1-7 puntos, de lo cual se puede sacar como conclusión que si bien aunque la infraestructura colombiana no es la mejor, tampoco se puede deducir que es una infraestructura competitiva en términos del contexto internacional.

Más adelante, World Economic Forum: The Global Competitiveness report también analiza los factores vistos por ejecutivos de negocios, como los aspectos más problemáticos para hacer negocios en los distintos países del estudio y para el caso de Colombia, el segundo factor más problemático identificado, después de la corrupción con un 19,3%, corresponde a una inadecuada infraestructura, la cual presenta un porcentaje de respuestas de 14,3%.

A pesar de reiterar que prácticamente el mar actúa como “puerta de acceso al comercio internacional” y que el flujo de comercio internacional, exportaciones e importaciones tengan un comportamiento en ascenso, demostrando por sí solas el grado de importancia que en materia de infraestructura el sector marítimo debería tener; la inversión que se realiza hacia este sector es mínima, tanto así que en el periodo 2007-2013 se evidenció mayor inversión en sectores como el fluvial y el ferroviario que en la actualidad no tienen un peso significativo en el comercio internacional del país y que en definitiva no son sectores a los cuales se les esté dando un uso eficiente en relación al comercio exterior.

Ya para finalizar a manera de análisis personal, las conclusiones que se tienen con respecto a este tema, van muy alineadas con las teorías expuestas por los diferentes autores en el desarrollo de este ensayo; en definitiva situaciones como los prejuicios con respecto al mar heredados del siglo XV, pero en especial el centralismo político administrativo que hoy por hoy se vive en Colombia, son factores muy importantes que influyen sin duda alguna a la falta de visibilidad con respecto a las inversiones hacia este sector, no obstante ante esta situación se presentan muchos retos y es donde el país debe hacer un alto en el camino, evitar continuar dando espaldas al mar y lograr re direccionar sus inversiones para lograr una verdadera transformación en la infraestructura colombiana, pero ante todo en infraestructura enfocada hacia el sector del transporte marítimo, pues es donde tanto el mercado interno como externo, además de los cerca de 13 Tratados y acuerdos de Libre Comercio vigentes hasta el momento, lo están requiriendo.

REFERENCIAS

Avella, F. (2003). *El mundo marino de Colombia: investigación y desarrollo de territorios olvidados*. Bogotá D.C: Unibiblos.

Boisier, S. (1976). *Diseño de planes regionales: Métodos y técnicas de planificación regional*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Gellnet, E. (1970). *Concepts and society*. London: Harper Torchbook.

Krugman, P. (1993). *What do Undergrads need to know about Trade?* The American Economic Review, Papers and Proceedings. Volúmen 83, No 2. PP (23-26). Disponible en: <https://webfiles.uci.edu/schofer/classes/2010soc2/readings/4%20Krugman%201993%20What%20Do%20Undergrad%20Need%20to%20Know%20About%20Trade.pdf>. Consultado el 30 Octubre de 2014.

Lemus, J. Torres, P y Frías, M. (1997). *El océano y sus recursos VIII. El aprovechamiento de los recursos del mar*. México, D.F: Fondo de cultura económica, S.A. De C.V. Disponible en: <http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen2/ciencia3/067/htm/oceano8.htm> . Consultado el 2 Noviembre de 2014.

Mariño, A. y Fernandez, D. (2006). *El mar: una opción de competitividad olvidada*. Revista INNOVAR journal. Volumen 16, No 27. PP (1-10). Disponible en: http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S0121-50512006000100008&script=sci_arttext . Consultado el 23 de Octubre de 2014.

Ministerio de Transporte. (2013). *Transporte en cifras Estadísticas 2013*. Bogotá D.C: Ministerio de Transporte. Disponible en file:///C:/Users/maryp_000/Downloads/Transporte%20en%20Cifras%20-%20Estadisticas%202013.pdf. Consultado el 15 de Noviembre de 2014.

The Organisation for Economic Co-operation and Development OECD. (2014). *About the OECD*. Paris: OECD. Disponible en: <http://www.oecd.org/about/>. Consultado 12 de Noviembre de 2014.

Porter, M. E. (1990). *The Competitive Advantage of Nations*. New York: Free press.

Porter, M. E. (1999). *Clusters and Competition: New Agendas for Companies, Governments, and Institutions*. Boston: Harvard Business School Press.

Reich, R. (1990). *But now we're Global*. Londres: The Times Literary Supplement.

Román, E. (1996). *Colombia: paradojas de un país marítimo con mentalidad mediterránea*. Revista Ciruelo Universidad del Norte. Volumen 1, No 2. PP (5-16). Disponible en: <http://ciruelo.uninorte.edu.co/pdf/BDC92.pdf>. Consultado el 20 de Octubre de 2014.

Scott, B.R. y Lodge, G.C. (1985). *US Competitiveness in the world economy*. Boston: Harvard Business School Press.

Urrenda, J. (2007). *Autonomías Departamentales un aporte para la asamblea constituyente*. Santa Cruz de la Sierra: La hoguera investigación.

Urrutia, P. (1999). *El control del mar en el siglo XXI Sus características tradicionales y su posible evolución*. Revista de Marina. Disponible en: <http://revistamarina.cl/revistas/1999/5/urritia.pdf>. Consultado 29 Octubre de 2014.

Veliz, C. (1980). *La tradición centralista en América Latina*. Estudios Internacionales de la Universidad de Chile. Volumen 13, No 50. PP (154) Disponible en: <http://www.revistaei.uchile.cl/index.php/REI/article/viewFile/16624/20575>. Consultado el 26 Octubre de 2014.

World Economic Forum. (2014). *The Global Competitiveness Report*. Suiza: World Economic Forum. Disponible en: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2014-15.pdf. Consultado el 16 Noviembre de 2014.