

SALUDO DE COLEGIO DE OFICIALES

Reciban un muy especial y cordial saludo.

Hace algo más de 8 años, se solicitó a nuestra Alma Mater, el iniciar cursos a distancia, con el objeto de profesionalizar y realizar un esquema de formación continuada con sus egresados. Para el Oficial Mercante que se encuentra navegando, es una herramienta soñada para mantenerse vinculado a la academia y en permanente capacitación. Cursos donde pueda encontrar especializaciones o maestrías mientras se navega, relacionadas con su sector. Esto no es nuevo. Lloyd Register Long distance learning y Bureau Veritas entre otras, también realizan cursos para diferentes necesidades y opciones a nivel internacional a distancia, avalados algunos por la OMI o por la Universidad Marítima de Malmo. Esto cubre desde cursos para profesionales y técnicos en terminales portuarios y multimodales, como también en offshore, seguros y todo el universo de la marina mercante.

Igualmente, esa herramienta es valiosa y perfectamente aplicable para los oficiales navales o infantería de marina, que se encuentren en apostaderos o bases alejadas dentro de nuestra geografía nacional, para continuar con su preparación profesional o técnica.

Sin embargo, en aquellos momentos no hubo eco y no se vio la necesidad. Afortunadamente, nuevos directores, nuevas ideas y visiones fueron cambiando ese imaginario y hoy son ya una realidad. Además, el tema del Covid-19, potencializó estas herramientas. Ya se ofrecen en la ENAP diplomados y cursos virtuales y/o a distancia para las necesidades que les exige el mercado a los profesionales. Mercado este en permanente evolución y competencia donde la academia no puede estar ajena.

Igualmente, estamos direccionando esfuerzos conjuntos para que, basados en estas herramientas, muchos oficiales accedan al "Título Universitario" ya sea en Ciencias Náuticas (Graduados Of. Mercantes) y Ciencias Navales (Graduados Of. Navales). Todo avalado por Mineducación. La educación virtual es ya una realidad.

Los invito nuevamente a intentar cambiar la historia. "Porque debemos ocupar los espacios que nos pertenecen."



Logo de Colegio de Oficiales De La Marina Mercante de Colombia
www.commc.org

NUEVO ENLACE EN MARINA MERCANTE



Para este año 2020, el Capitán Leonel Ortiz (izquierda) reemplaza en la Facultad de Marina Mercante al Capitán Álvaro Romero, quien desempeño con lujo de detalles la gran responsabilidad de cristalizar tareas de la hoja de ruta del COMMC 2018, con miras al fortalecimiento de la formación de los cadetes mercantes. Nuestros mejores deseos para Leonel, y que este periplo sea muy exitoso y lleno de resultados dentro de los objetivos de la cofradía y la academia.

A Álvaro, nuestra gratitud y solidaridad por la loable e incondicional disponibilidad y apoyo, para fortalecer la Marina Mercante y la academia.

RECONOCIMIENTO ESPECIAL A OFICIALES MERCANTES, DOCENTES EN LA ENAP

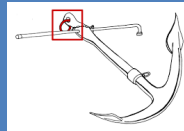


Un especial y sentido reconocimiento a los miembros del COMMC y Oficiales Mercantes que funguen como docentes en la Escuela Naval Almirante Padilla, transmitiendo sus conocimientos a los Cadetes Mercantes, Cursos OMI para cadetes y Oficiales Mercantes, Cursos de complementación profesional tanto para Oficiales Navales, Mercantes y Suboficiales que realizan cursos de extensión profesional.

Ellos Son de Izquierda a derecha: *Cap. Altura Álvaro Romero, Ing. Gustavo Arrázola, Ing. Fernando Molano, Cap. Altura Juan Carlos "Mudo" Martínez, 1er Oficial Leonel Ortiz, Cap. Manuel Gil, Cap. Altura Jorge Arias.*

Agachado: *Cap. Altura Sergio Londoño.*

Mención especial y merecido homenaje del boletín EL ARGANEO; por su sacrificio y amor por la enseñanza. Igualmente, de parte de toda la cofradía del COMMC, cadetes y oficiales.



PRESENTACIÓN COMMC COARC BOGOTÁ

Ing Fernando Molano



Visita a Sr COARC en las oficinas de Bogotá. Se busca aprovechar sinergias para desarrollar proyectos institucionales con intereses y objetivos comunes. Se habló igualmente de fortalecer la academia donde el COMMC trabaja incansablemente. Por causas de fuerza mayor no estuvo en la reunión, que se llevó a cabo.

REUNIÓN DIMAR CONVENIO MLC 2006

Ing Fernando Molano



Reunión actualización situación convenio MLC 2006 DIMAR, Bogotá.

El COMMC viene trabajando junto con organizaciones vinculadas al sector como ITF, DIMAR, ARMCOL, ASENAU, Mintrabajo en mesas tripartitas para buscar que se ratifique el convenio MLC 2006 por Colombia. Miguel Sánchez ITF ha sido un actor fundamental y muy activo, liderando estas mesas de trabajo.

DIMAR confirmó su interés y firme propósito, recomendando la ratificación del convenio. Mintrabajo igualmente confirmó su voluntad e interés para ratificarlo, pero debe preliminarmente realizar el estudio del derecho comparado para cumplir con las exigencias internacionales a este respecto. Están trabajando diligentemente para cumplir estos objetivos y lograr la ratificación. Armcol, manifestó su interés en continuar las reuniones al respecto pues tiene ciertos reparos sobre los que se está trabajando. Muy productiva la reunión que se extendió a dos horas de intercambio de conceptos y opiniones para construir consenso en la mesa tripartita. Esperamos que este año, haya humo blanco para beneficio de la gente de mar.

REUNIÓN PREVIA COMMC EN CARTAGENA PARA PRESENTACIÓN DIRECTOR ENAP

Cap. Altura Pedro Duque

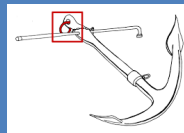


Encuentro previo del COMMC antes de la reunión con el nuevo DENAP en la Escuela Naval. De izquierda a derecha Cap. Pedro Duque, Ing. Fernando Molano (presidente COMMC), Capitán Ortiz Facultad Marina Mercante, Capitán Álvaro Romero, Capitán Jorge Arias y Juan Carlos el "Mudo" Martínez. Igualmente nos acompañó el señor Capitán de Atura y abogado Cayo Giovanni (Venía aún en carretera).

Se busca continuar con la hoja de ruta que se venía adelantando con el anterior DENAP. El mercado nos trae nuevos retos y somos los primeros interesados en compartir inquietudes, posibles soluciones y por supuesto, ofrecer nuestra mejor disposición para apoyar a la academia.

JUNTA DIRECTIVA

PRESIDENTE: 1er Ingeniero Fernando Molano, Cartagena.
Vicepresidente Capitán de Altura Álvaro Romero, Barranquilla
Secretario Piloto práctico Cesar Contreras, Buenaventura
Vocal Piloto práctico Pedro Duque, Santa Marta
Vocal Ing. Gonzalo Borda, Bogotá
Vocal Capitán Luis Fernando Angulo, Barranquilla
Vocal Capitán de Altura Jorge Arias, Cartagena
Celular Contacto: +57 3116978381 www.commc.org
Correo: presidencia@commc.org



REUNIÓN VIRTUAL CON MIRAS A RESOLVER INQUIETUDES TITULACION EN CIENCIAS NAUTICAS Y NAVALES

Estaremos con:
CC Andrés Cortés
Decano Facultad de Marina Mercante
Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla"

Reunión Virtual
Resolución de inquietudes sobre
titulación Ciencias Náuticas
Abril, 28. 5:00 pm

Regístrate en nuestra página Web y
déjanos saber cuáles son tus inquietudes

Moderador:
Ing Fernando Molano
Presidente Colegio Oficiales
Marina Mercante de Colombia - COMMC
www.commc.org

Registro en:
www.seaconet.com

Síguenos: Seaconet

El COMMC trabaja de la mano con la academia, en este caso con la Escuela Naval Almirante Padilla, para buscar alternativas con miras a que los oficiales egresados de la Escuela Naval puedan acceder a la titulación en "Ciencias Náuticas" y "Ciencias Navales. Este título está inscrito y avalado ante el Ministerio de Educación. Inquietudes por favor escriban a: presidencia@commc.org o también a cienciasnauticas@commc.org

La reunión convocada por el COMMC se socializó por redes, con el objeto de tener participación de diferentes actores del medio.

Al día siguiente, se realizó otra reunión entre miembros del COMMC para estructurar pasos a seguir y levantar información de interesados.

Participaron: *Santa Marta* Cap. Pedro Duque, *Buenaventura* Piloto Cesar Contreras, *Bogotá*: Jefe Ing. Gonzalo Borda, *Barranquilla*: Cap. Camilo Barbosa, Cap. Cayo Giovanni, Cap. Álvaro Romero, *Cartagena*: Cap. Jorge Arias, 1er Ing. Fernando Molano, Cap. Leonel Ortiz Facultad Marina Mercante ENAP.



Colaboración Jefe Ing. Gonzalo Borda.

RECORDANDO LA HISTORIA

Glorioso equipo de fútbol de la ENAP donde compañeros de singladura formaban parte.



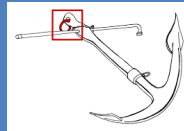
De izquierda a derecha de pie: Nuestro querido compañero Víctor González Font (Hoy con la autoridad del canal de Panamá), Héctor García (Oficial Mercante Ingeniero), Héctor Walton, Fabio Escobar (Un arquero), Ugodoro Reyes, John Sánchez
Agachados: Fernando Salinas, Rafael Espitia, Jairo Gutiérrez, Alberto Rodríguez y Carlos Contreras.

COMMC y ACINPA

Ing. Fernando Molano



Hace ya tiempo atrás, más de un par de años quizás, se trató el tema en la cede del Refugio del Marino (Bogotá), sobre la relación del COMMC y ACINPA. Participaron los respetados fundadores del COMMC y nosotros, los responsables por naturaleza del continuar la tarea para las próximas generaciones. Si bien es cierto que trabajamos para fortalecer y construir nuevas páginas de la historia de nuestra marina mercante y que adicionalmente hay mucho por hacer en este universo marítimo, se hace mucho énfasis que independientemente del que existan otras organizaciones con fines complementarios a estos mismos propósitos, el COMMC debe permanecer independiente a todas ellas. Los objetivos y motivos por los que se creó históricamente el COMMC son únicos y muy específicos hacia la profesión y su entorno. Diría yo en mis propias palabras para compartir las visiones de nuestros venerables fundadores y como apreciación personal para que se entienda la importancia de ambas organizaciones, que **"así naveguemos en las mismas aguas, somos naves diferentes pero complementarias"**. No riñe la una con la otra. Esto, porque en algunas oportunidades tendremos muy seguramente objetivos y visiones comunes. Siendo así, se deben fortalecer ambas organizaciones y buscar conjuntamente coadyuvar a desarrollar nuestro país marítimo.



S.O.S CORPORACIÓN DE FOMENTO CULTURAL REFUGIO DEL MARINO

Jefe Ing. Gonzalo Borda / Ing. Fernando Molano



Nota del Editor: Invito a todos y cada uno de los amables lectores, a "buscar por todos los medios y de manera urgente", mecanismos para recuperar este activo histórico; que con noble esfuerzo las antiguas generaciones han aportado como sede a nuestras organizaciones. Este es el principal objetivo del COMMC para este año. Es un S.O.S. real. Como sabrán, es **perentorio** el buscar fuentes de financiación para mantenerla y volverla a tener como en sus mejores épocas de gloria. Inquietudes e ideas por favor al correo presidencia@commc.org



"En 1982, surge en dos personas la idea de crear un sitio donde los marinos que en su momento estuvieran en la ciudad de Bogotá pudieran reunirse y compartir en un ambiente de amistad y camaradería. El Contralmirante Miguel Cediél Navarro y el Capitán de Altura Sigifredo Ramírez Cardona, invitaron a amigos y compañeros de trabajo a vincularse y desarrollar este proyecto.

Las reuniones iniciales se desarrollaron en la oficina del Contralmirante Cediél, ubicada en el Hotel Tequendama y posteriormente en la oficina del ciudadano Colombia-griego Antonio Schembri, en la Calle 25 con Carrera 13, frente a La Rebeca, editor de la Revista "El Sextante" especializada en temas y asuntos marítimos. En este sitio funcionó entre 1983 y 1985.



Para ese entonces, la corporación había crecido en socios y activos y se buscó una nueva sede. Entonces a través de Augusto "Balín" Rojas, Oficial Retirado de la Marina Colombiana, y corredor de finca raíz se contactó al vendedor de una casa señorial ubicada en el barrio Teusaquillo, en la que funcionaba el restaurante "La Reserva", especializado en cocina francesa.



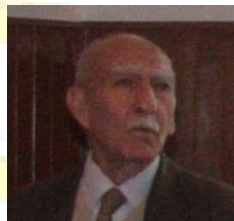
La compra de la propiedad se cerró a nombre de dos miembros de la Corporación, quienes posteriormente hicieron los traspasos respectivos.

En esta nueva sede se hicieron algunas modificaciones para poder tener las instalaciones que se ofrecen para el desarrollo de múltiples actividades sociales, académicas y culturales.

Nuestros objetivos

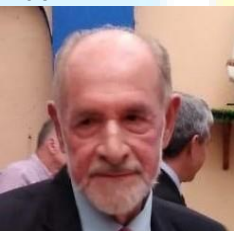
Velar por el mejoramiento permanente de la profesión del marino, estimulando la investigación sobre los problemas técnicos y sociales de carácter marítimo, fluvial y portuario, fomentar los vínculos con asociaciones similares, nacionales o extranjeras, estimulando los vínculos de amistad del marino y sus familias.

Misión



La Corporación Cultural "El Refugio del Marino" promueve las actividades relacionadas con el desarrollo de la Marina Mercante, el transporte acuático y los puertos, de carácter marítimo y fluvial; en beneficio del progreso económico del país, el bienestar de los marinos y sus familias.

Visión



Somos el sitio de encuentro de los Marinos en Colombia, donde se generan ideas y actividades que promueven y benefician el desarrollo de la Marina Mercante, colaborando con el Gobierno Nacional y las organizaciones vinculadas a las industrias del sector."

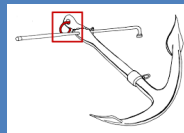
Pág www.refugiodelmarino.org



Testimonios en el tiempo. MN Ciudad de Bogotá. (Colaboración)



Cambio generacional. Jefe Ing. Hoover Morales con grupo de nuevos contingentes de cadetes mercantes frente a la sede. Urge buscar prontamente apoyo del gremio y actores de este universo para El Refugio.



BREVE RADIOGRAFÍA DE UNA MARINA MERCANTE EN COLOMBIA (1ª. entrega)

Ing. Fernando Molano

He navegado y compartido experiencias a bordo con compañeros inolvidables y descubierto diferentes tonos y colores de paisajes en puertos extraños y muy lejanos. He escuchado y descubierto el canto de las olas y su espumosa alegría que salta exuberante con el pasar de nuestras singladuras. He descubierto que la belleza en las mujeres tiene diferentes rostros en el alma y colores de piel. He mirado a la cara el miedo y forjado el temple del alma, cuando embestimos los temporales con nuestra proa, dejando pasar por nuestra amura la furia del mar y del viento.

Cuando desde el interior de esos leviatanes, dejamos la suerte de nuestras vidas en manos de nuestros compañeros que las tripulan podremos decir que hemos navegado.

Y de alguna manera, de eso se trata el navegar. Pero la Marina Mercante no es solo romanticismo. Es igualmente soledad y sacrificio. Colombia, país privilegiado por tener dos océanos debería ser un país con una cultura marinera excepcional. Con poetas y artistas que le canten al mar de mil maneras. Con pinturas y esculturas que plasmen no solamente el horizonte lejano con sus cambios carnestolendicos de colores, también, el tener presente en la academia y en las instituciones del estado, las infinitas responsabilidades y oportunidades que tenemos sobre nuestras conciencias, como herederos de esa inconmensurable riqueza que nos ha deparado la historia.

Pero desafortunadamente, somos un país de espaldas al mar. Es una verdad de a puño. Frase que se repite y se repite y repite desde que tengo memoria.

Efectivamente muchos de nosotros hemos tenido la oportunidad de navegar, de trabajar en astilleros, de representar a Colombia en diferentes escenarios vinculados a nuestra profesión, como en gigantes multinacionales de seguros marítimos, fabricantes de motores con aplicaciones marítimas y navales, casas clasificadoras, el operar navieras de diferentes banderas y tipos de operación, trabajar en el nacimiento y operación de terminales portuarias en tierras extranjeras y propias entre otra muchas actividades laborales y de conocimiento. Este conocimiento y la experiencia con algo de sentido crítico nos hace entonces denunciar en este humilde escrito no solo la frustración que debemos tener como colombianos, por la deuda que arrastramos con nuestro mar Caribe y nuestro atribulado Pacífico, sino también gritar aquí a los cuatro vientos por mantener el inquebrantable espíritu con el firme propósito de "reescribir La historia nuevamente" Y esto no lo digo como frase de nuestro gremio: "Ocupar los espacios que nos pertenecen". Es una frase para todo un estado que arrastra institucionalmente esta responsabilidad. Colombia debe ocupar el espacio que se merece en este universo marítimo internacional. Como en otrora se ostentó en las conferencias marítimas, gracias a que ya enarbolamos nuestra bandera en buques mercantes en todos los diferentes océanos del mundo.

Hablemos de Marina Mercante. Este debe ser tema de debate permanente. Y es que la Marina Mercante es un enclave fundamental para ejercer soberanía sobre nuestro mar territorial, e ineludiblemente es un asunto de seguridad nacional. Con todos los alcances que esto implica.

Algún desprevenido lector puede argumentar que para ejercer soberanía tenemos para eso a nuestra venerable Armada, nuestra Marina de Guerra. Las naves de guerra son una herramienta del estado para utilizarla como medio disuasivo contra quienes tengan intereses que violen tratados que reconocen nuestro derecho sobre nuestro mar territorial. Pero esta herramienta no es suficiente por la extensión de nuestro Caribe y nuestro Pacífico. En el mar, no pueden ustedes hincar estacas y alambres para delimitar áreas como sí lo hacen en tierra. En el mar, si bien existen convenios para respetar los límites del mar territorial de cada nación, es por medio de enarbolar la bandera en los buques de pesca, de marina mercante, donde verdaderamente se ejerce soberanía.

Haciendo presencia. No necesariamente con una marina de guerra. Ella es solamente un actor en este escenario.

Cuando usted ve buques de pesca japoneses, coreanos, chinos o ecuatorianos dentro de nuestro mar territorial, explotando nuestros recursos naturales, ¿estamos ejerciendo soberanía? Pueden existir acuerdos multilaterales, pero finalmente, las riquezas que nos pertenecen se las llevan otros que no son nacionales, utilicen la figura del convenio comercial o vía diplomática que utilicen.

Para continuar con esta columna, le quiero comentar al amable lector, que los acuerdos internacionales de comercio, igual que marítimos, con los laboratorios farmacéuticos, de defensa etc, no necesariamente nacen con el prístino propósito de ser equitativos para todas las partes. Muchas veces nacen, bajo presiones de naciones o industrias poderosas, con el fin de "legalizar" sus actividades bajo la sombra de la ley. Bien decía Sergio Vieira de Melo como alto comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (Q.E.P.D), que las Naciones Unidas, por ejemplo, no deberían dejarse presionar por ningún país poderoso para que defendiera intereses particulares. La ONU, según Sergio, debía ser independiente para poder cumplir con los principios y objetivos para la cual fue creada. Pero desafortunadamente las cosas en las instituciones internacionales no siempre operan así.

Puedo pensar entonces, que los acuerdos marítimos internacionales, que tumbaron la reserva de carga (apertura y libre mercado, concepto que ahora se reevalúa por algunos países poderosos que han perdido espacios en el contexto marítimo), por ejemplo, buscaban de alguna manera el posicionar a navieras de ciertos países en el escenario marítimo, que ya libraban una fiera batalla por el control de las rutas dentro del contexto del comercio internacional. Algunas estrategias incluían el apalancamiento de sus navieras sobre sus economías poderosas, asegurándose ventajas que les daba el estado veladamente (por el hecho de tener vocación marítima), aplastando así a las navieras de los países emergentes, con políticas de estado débiles, que osaban intentar tomar partida en este mercado. Los jugadores que operan sobre este tablero de ajedrez internacional no tienen hígado en lo absoluto. Y si los países como el nuestro, donde no tenemos instituciones robustas y donde confluyen sinergias que entiendan los diferentes actores que juegan dentro de este universo y que como estado igualmente se defiendan los intereses nacionales sobre todas las cosas, pues nos convertimos en una presa, en "una especie en vía de extinción" dentro del sistema internacional de comercio marítimo.

Allí la importancia de la creación y fortalecimiento de gremios que aglutinen a los académicos, empresarios, profesionales del mar. Que tengan voz con el propósito de cambiar el imaginario de todo un país sobre este respecto.

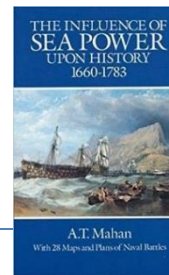
LA VISIÓN DE ALFRED MAHAN

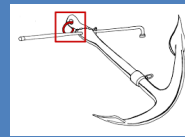
Para hablar de "**poder marítimo**" no se puede pasar por alto al Almirante Alfred Mahan. Si bien es cierto que existen otras visiones al respecto, comparto en lo personal, los preceptos de sus documentos. (leer También a Prof. Bernard Brodie Norteamericano, Halford Mackinder y Julian S. Corbett ingleses, el Alemán Carl Haushofer y Wolfgang Wegener, por Francia Alm. Raoul Castex y Alm. Pierre Lacoste, Holanda: Hugo Grocio "Mare Liverum", entre otros)

Frases:

"La supremacía en el mar es parte integral de la destreza comercial y milita de una nación".

"El poder Marítimo es la base vital del poderío de un Estado".





Libros:

- A Mahan
“The influence of Sea Power upon History”, “The Influence of sea Power Upon the French Revolution And Empire.”
- Hugo Grocio: *Mare Liverum. Bases jurídicas de la expansión holandesa en América y Asia.*

De Mahan. El término “Poder Marítimo” fue acuñado por él bajo dos significados:

- 1-Control del mar por medio de la superioridad Naval.
- 2-Combinación de **comercio marítimo, posesiones en ultramar y accesos privilegiados a mercados exteriores de la nación que producen riqueza y grandeza a la nación.** (¡Marina Mercante...!?)

Cuando Mahan presenta su concepto de “Poder Naval”, no se refiere exclusivamente a la Marina de Guerra. Para él, existe una firme relación entre una marina de guerra poderosa, un comercio marítimo representativo (Marina Mercante), y la posesión de colonias en ultramar.

Para Mahan, igualmente importante era el analizar los condicionamientos de un Estado para lograr un “Poder Naval”. Ellos eran:

- 1- **Situación geográfica.**
- 2- **Configuración física del país.**
- 3- **La extensión de territorio.**
- 4- **La cantidad de población.**
- 5- **El carácter nacional de sus gentes.**
- 6- **Y el carácter de la política de estado.**

Aquí, le preguntaría a mi amable lector, que fortalezas y oportunidades tenemos históricamente en Colombia, y cuáles son nuestras debilidades basados en los anteriores preceptos. Por supuesto, no tenemos colonias en Ultramar ni somos potencia industrial, pero no por ello, podemos desechar la idea de tener una presencia importante en nuestros mares y/o en el comercio internacional. Este hecho ya fue hace unos años una realidad con compañías como Flota Mercante, líneas Agromar, Interoceánica entre algunas.

1-Situación geográfica: Debe tener fácil acceso al mar, que le permita vincularse a regiones y países con los que se puedan desarrollar intereses comerciales comunes. Colombia al no tener intereses expansionistas, podría dirigir sus esfuerzos al fortalecimiento de una marina mercante donde la armada cumpla funciones de protección o disuasivas ante vecinos incómodos o posibles actos de piratería.

2-Configuración física del país. En gran medida la conformación física y morfológica influyen directamente en la vocación de su gente hacia el mar. Considera independientemente del litoral, la posición de sus puertos referidos a capacidades comerciales y posibilidades de defensa. Si el país tiene recursos naturales y agrícolas, por ejemplo, conexiones terrestres por sus fronteras hacia el continente y países vecinos, es poco probable que sus pobladores miren hacia el mar.

3-La extensión de territorio: Hace la relación de metro cuadrado por habitante. Esta relación impacta en la posibilidad de defensa de su territorio si es muy poblado el territorio, contra uno que no lo es. Esto puede significar una debilidad contra países con espíritu expansionista.

4-Cantidad de población. Se refiere aquí específicamente a la cantidad de sus habitantes y su capacidad y entorno laboral y de producción. Para ostentar el poder marítimo, debe dedicar gran parte de sus recursos humanos a las actividades del mar. Esa población que vive del mar y desempeña funciones en ese medio, se convierte entonces en su reserva naval.

5-El carácter nacional de sus gentes. Al hablar de carácter, habla de vocación y desarrollo de sus gentes en negocios y comercio vinculados al sector marítimo. Este es un factor fundamental para el desarrollo del poder marítimo.

6-Carácter y política de sus gobernantes. De suma importancia el carácter, el perfil, la visión de sus gobernantes y la fortaleza de sus instituciones para el desarrollo de la nación y su poder marítimo. Si los ciudadanos son de carácter recio, disciplinados y trabajadores, un

gobierno con visión de mar, potencializando el deseo de sus gentes, disciplinadamente puede construir una nación con poder marítimo.

PODER MARITIMO = Marina Guerra + Comercio Marítimo + Colonias

Se deja claro por Mahan que solamente países que reúnan estos requisitos pueden llegar a tener un poder marítimo. Sin embargo, para debate, punto a parte se merecen hoy los daneses con su naviera, que controla gran parte del comercio internacional marítimo, por ejemplo y no necesariamente cumple esta premisa con marina de guerra y colonias.

En nuestro continente algunos argumentan sobre el particular que, si bien es cierto Panamá es el Hub de las Américas por su situación geográfica desde el punto de vista comercial y geoestratégico, igualmente es una potencia marítima por la cantidad de naves que enarbolan su bandera. El escenario de análisis si bien es diferente, no necesariamente debe cumplirse la visión de Mahan a raja tabla para este siglo.

Preguntaría entonces si miramos a Panamá: ¿No está Colombia igualmente posicionada al tener acceso a los dos mismos océanos y estar en una esquina privilegiada del cono sur? ¿Por qué la diferencia estratégica en este universo del comercio marítimo internacional con nuestro vecino? ¿Y por qué Bolivia sin salida al mar, tiene mayor tonelaje de registro que Colombia con dos océanos? ¿Dónde está nuestro poder Marítimo? ¿Si bien es cierto que alguien argumentaría que el Canal de Panamá es un factor determinante para tener en cuenta...que podríamos esgrimir entonces comparativamente con Bolivia?

Aquí tenemos que involucrar a la totalidad del Estado. Muchos apuntan a DIMAR, olvidando que es sólo un eslabón de la cadena. Hay que redescubrir a los otros actores del estado y de la academia, donde nosotros igualmente formamos parte como Colegio y asociación. (¡?)

Pero retomemos el tema: En el caso de Hugo Grocio (holandés), a principios del siglo XVII luego de desprenderse del control español, el poder marítimo holandés se consolidó al controlar las rutas que le proveían la riqueza al imperio español, por medio de la presencia e incremento del comercio por esta vía, con compañías particulares apoyadas por el estado (¡?)

Para evitar conflicto entre unos y otros navieros con la misma intención en la lucha por las mercancías de América y Asia, entonces unifican esfuerzos y crean la conocida “Compañía de la Indias Occidentales”. Con lo que no contaban los holandeses, era con una Marina de Guerra lo suficientemente fuerte para defender su marina mercante y las rutas comerciales bajo su control.

El aumento de riqueza y su crecimiento comercial sin precedentes llamó la atención de otros países, entre ellos Inglaterra y Francia, quienes, gracias a su poder Naval, le enseñarían en el transcurso de la historia, una amarga lección a los holandeses.

¿Qué diferencia podría entender el amable lector entre poder marítimo y poder Naval entonces?

Para terminar esta columna por ahora, hago referencia a un amigo coreano que conoce muchos países de Latinoamérica y ha convivido con sus gentes. Dentro de su análisis, me comentaba que al levantarse muy temprano en las mañanas, observaba el despertar de las ciudades de cada país. Dentro de este escenario, Colombia lo sorprendió muy favorablemente. Y al conocer el emprendimiento y capacidad de sacrificio de su gente ante la adversidad, aún más.

Él me decía: Colombia, teniendo el recurso humano, los recursos naturales, una geografía y posición geoestratégica incomparable, debería ser una potencia. La única debilidad notoria era por supuesto la falta de liderazgo. Y ante la falta de liderazgo, no se tienen sueños ni objetivos compartidos del gobierno (Estado) con su gente.

NOTA: Este artículo los invita a reflexionar y a leer sobre el tema, es una pequeña reseña y apreciación personal.