

APUNTES ECONOMICOS DE PESCA EN COLOMBIA II

*Ignacio Conde Castro **

Existe una relación de cauce y caudal con el calado de las embarcaciones y el espacio acuático requerido por las especies vivientes en éste para su desarrollo. Una de las funciones que cumplen las especies ictiológicas es el de servir como canalizadores de los ríos. El río Magdalena y algunos de sus afluentes ilustran la pérdida paralela y progresiva de la población de peces por la erosión, la contaminación y la falta de dragado. Entonces, navegación y pesca van dejando de ser actividades económicas para ingresar en la vía de la extinción.

Las especies comerciales marítimas que generan algunas divisas para el país, también se explotan en un marco de abandono; en realidad se subexplotan por parte de éste.

También se dan casos como San Andrés y Providencia, donde las garantías para explotar los recursos pesqueros, favorecen en su totalidad a las empresas pesqueras y a pescadores extranjeros; sin ventajas de ninguna índole para los nacionales que viven allí; ilusos y porfiados tratando de sobrevivir con la pesca.

La Costa Pacífica también registra el descuido en que durante muchos años la ha tenido el país, que aun teniendo algún recurso en abundancia para explotar, su infraestructura productiva no le permite hacerlo. Un ejemplo reciente fue la aparición de "El Niño", fenómeno que produjo el aumento inusual de la temperatura al suroeste del país; este aumento térmico trajo a las aguas costeras colombianas cardúmenes considerables de atún, pero no

* Profesor Asociado. Depto. de Economía, Universidad Nacional, Seccional Medellín.

se pudo aprovechar por carecer de infraestructura productiva adecuada para hacerlo.

En la pesca, como en otros sectores y subsectores económicos de la economía colombiana, la nota común parece ser: descuido, atraso y abandono.

2. *Río Magdalena: navegación y pesca, dos actividades agónicas*

El río emblemático de Colombia; aquél que con su serpenteo opuso sutil resistencia a la conquista y a la colonización, como aliado silencioso de sus tribus ribereñas; ese medio de transporte que tantas veces ha facilitado su lecho para que aguas arriba asciendan mercancías, rieles ferroviarios, maquinaria y tecnología, necesarios para que el país entrara en el comercio mundial y en la era de la revolución industrial, hoy está herido de muerte.

Los habitantes que viven en sus afluentes nacidos en el altiplano y aquellos que nacen en sus valles tributarios, no pudieron ingeniarle forma letal más efectiva que convertirlo en una cloaca; para retribuir así, matando a quien debe amarse, y quien aún en sus estertores es el aliado natural en la lucha por la subsistencia, el asiduo integrador de culturas regionales y una de las más ricas despensas alimenticias del país.

La principal arteria fluvial colombiana está en estado crítico debido a la deforestación de su cuenca, al altísimo nivel de agentes contaminantes de origen doméstico e industrial en su caudal, a la sedimentación de su cauce debido a la erosión causada en parte por la ausencia de bosque protector, y por la práctica sin control de la minería en algunos de sus afluentes.

2.1. *Causas de contaminación del río Magdalena*

Estamos enfrentados a un colapso económico, social y ambiental, tanto en su cuenca como en la del río Cauca, su principal afluente, que puede ocasionar un impacto catastrófico sobre la población.

El río Bogotá vierte al Magdalena unos 30 metros cúbicos por segundo, cargados de toda clase de contaminantes orgánicos y químicos. La práctica indiscriminada de la minería en el Cauca y en sus tributarios como el Nechí y el Tigüí, están acelerando la sedi-

mentación de la primera arteria fluvial del país, elevando el lecho y disminuyendo su profundidad.

El río Miel, otro de sus afluentes; aquel que hasta hace pocos años deslizaba sus aguas transparentes que permitían divisar desde la ciudad de Honda las aletas iridiscentes de los peces, hoy es un espeso río de fango, que adquiere el color del material que arrastra.

La minería artesanal comenzó a revolcar montañas buscando con avaricia el preciado metal. En parajes desolados llegaron a instalarse hasta 4 mil ranchos de mineros; desapareció la vegetación, quedaron algunos castellanos en las arcas de los buscadores de oro y el río comenzó a llenarse de lodo. Les siguieron los medianos potentados de la extracción aurífera, con palas buldózeres, motoniveladoras y motobombas, aumentando la desolación.

En el río La Miel ya no sobrevive la sabaleta —preciado trofeo de los pescadores deportivos—, se extingue la mueluda o sardinata y con dificultad sobreviven el nicuro, el bocachico y el capax.

El bosque protector de la cuenca del Magdalena se estima en 2.8 millones de hectáreas, lo que representa el 10.1% de su extensión total de 27.4 millones de hectáreas; cuando la FAO recomienda tener, al menos, un 30% de su territorio con bosque natural.

2.2 *La navegabilidad, problemas y usos del río Magdalena*

Entre sus principales problemas de navegabilidad están la profundidad poco suficiente que le permita ser navegable en todo tiempo.

Curvas forzadas y multitud de cruces profundos. Bifurcaciones que disminuyen el caudal de los brazos. Inestabilidad del cauce principal y excesivo transporte de sedimento y formación de barras.

Urge el dragado del río, la estabilización del cauce, la demarcación de canales; hay que aplicar la planeación en la vía fluvial y controlar las inundaciones.

La erosión del río causada por la actividad humana, progresa a un ritmo mayor que el proceso geológico. En otras palabras; la erosión natural que se ha venido realizando a lo largo de miles

de años, es igual o mayor que la que ha realizado el hombre en un solo siglo.

Los usos del agua en la cuenca del Magdalena son múltiples: pesca artesanal, aprovechamiento hidroenergético, riego, recuperación de tierras, drenaje y protección contra inundaciones. Abastecimiento humano e industrial, desarrollo recreacional y paisajístico. Usos múltiples que se mantienen en potencia, porque aunque la gravedad y el peligro son inminentes, todavía el río sigue en su paciente espera, dándole más plazo al Estado que hasta hoy sólo ha sabido colocar paños de agua tibia sobre un drama de tal naturaleza.

El país desaprovecha la integración e infraestructura de los 12 departamentos que baña el río; esta arteria puede ser la solución a gran parte del problema del transporte, ya que él es el vehículo más económico ⁽⁹⁾. Porque en un viaje donde se transporten seis mil toneladas de carga, éstas sólo se pueden movilizar por medio de 600 tractomulas, gastando cualquier cantidad de combustible y pagando gastos adicionales como el del personal que demanda la atención para estos automotores. El abandono del Magdalena en el campo del transporte lo refleja este cuadro:

<i>Años</i>	<i>Toneladas de carga transportadas</i>
1970	2'800.000
1971	2'500.000
1972	2'700.000
1973	3'800.000
1974	5'000.000
1975	4'500.000
1976	3'200.000
1977	2'300.000
1978	2'900.000

De 1978 en adelante la movilización de carga por el río Magdalena ha disminuido notoriamente y ahora prácticamente desapareció.

9. EL VALLE del Magdalena gran despena del país. En: El Espectador. Bogotá, (12, abril, 1981); p. 2D.

Los capitales privados invertidos en la navegación del río, entre cinco y siete mil millones en equipos, se están deteriorando. Con ellos, si se recupera en su totalidad el canal navegable, a juicio del dirigente económico Jaime Tobón Villegas, se transportarían fácilmente entre cinco y seis millones de toneladas al año. y para ratificar su afirmación cita este ejemplo: si se toma como patrón una tonelada de carga; en avión se gastaría un galón de gasolina para trasladarla 10 kilómetros, en carretera alcanzaría a transportarse a una distancia de 50 kilómetros y por tren hasta 250 kilómetros con el mismo galón de combustible. Sin embargo, esa misma tonelada, puede ser transportada por agua a lo largo de 500 kilómetros según sus cálculos, para reiterar que la navegación es el transporte más barato del mundo, y Colombia la desperdicia.

Los gobiernos han tenido entre sus propósitos el rescate del Río Grande de la Patria; pero los mandatos se suceden y el problema se recuerda como otros de igual o mayor importancia, que comenzaron a hundirse en el olvido. Antes tan caudaloso y aún indómito en su recorrido, siente como merma cada día su caudal y corre con furia por donde le provoca, como reacción propia de su naturaleza a los desmontes riberaños que le han causado a él y a sus numerosos afluentes. A diario arrastra más limo fecundo hacia Bocas de Ceniza, destruyendo plataneras, yucales, maizales, arrozales, pastizales y viviendas.

Fue navegable desde Neiva; contribuyó a un movimiento comercial permanente entre Girardot y Honda, La Dorada y Barranquilla. En los 50, los ganados para ceba o consumo en el interior subían por sus aguas. Hasta 3 mil reses en grandes remolcadores; y hoy, todo parece terminado, quedando sólo la grata reminiscencia.

Pero el río se niega a morir, porque la naturaleza hizo de Mulales, Naranjos, Guarapas, Suaza, Neiva, Ceibas, Fortalecillas, Yará, Sumapaz, Bogotá, Seco, Negro, Ermitaño, Baúl, Carare, Opón, Lebrija, Sogamoso y Cesar, sus aliados en la cotidiana brega por hacer comprender a sus moradores que no entonan cántico alguno a la vida, secándolos a cualquier precio. Son sus fieles tributarios que por la margen derecha, le entregan sus caudales como presente.

Por la margen izquierda son convergentes a este propósito los siguientes ríos: Lagunilla, Yaguará, Baché, Aipe, Patá, Saldaña, Luisa, Coello Doima, Totaré, Rocío, Savandija, Gualí, Gua-

rinó, Purnio, Doña Juana, Pontoná, La Miel, Cocorná, Nare, Malena, Cimitarra, Simití, Boque, Cauca y San Jorge.

Son 46 afluentes de la arteria que nace a los 3.685 metros sobre el nivel del mar; recorriendo 1.538 kilómetros desde el Páramo de las Papas hasta Barranquilla. Y además decir, que su zona geográfica es de 256.622 kilómetros cuadrados, es sólo recordar nombres y datos numéricos de la geografía física colombiana. Pero, si encontramos que alrededor de su zona se asientan cerca de 655 municipios con más del 81% de la población colombiana, la geografía física llama la atención debido a su progresiva transformación en geopolítica.

Los factores socioeconómicos y étnicos que confluyen sobre sus márgenes tienen que ser acogidos en la política económica; no como simples reseñas e inventarios de sus tragedias, sino en serios objetivos donde se materialicen los programas enunciados para su recuperación. Porque ya no hay plazos y la situación exige una estrategia explícita, concreta y sistemática; un río como éste, que arrastra anualmente sedimentos calculados en 132 millones de metros cúbicos, tiempo ha que entró a forzar la ruta crítica de las soluciones posibles.

El río vivió en el lapso de 30 años (1945-1975) el paso del transporte fluvial en Colombia, del sistema antiguo de propulsión a vapor y rueda, al moderno de diesel y hélices. También vio sustituir a las viejas embarcaciones por grandes convoyes que aún lo surcan, aunque con muchas dificultades, integrados por remolcadores de seis mil toneladas y botes de más de mil.

La industria del transporte fluvial por este río estuvo en constante expansión hasta 1975, llegando a transportarse un promedio de 3.550 toneladas de carga por año; pero se estancó a partir de 1976 y comenzó a decaer hasta entrar en el estado de crisis en que ahora se debate. Varias empresas de larga trayectoria han dejado de operar, e igual suerte pueden correr en breve plazo las que aún sobreviven.

La extinción del transporte fluvial hará empobrecer más la cuenca del Magdalena; muchos de sus habitantes quedarían privados del único medio para la movilización de sus productos, con el consiguiente aumento del deterioro del canal navegable, por falta del dragado natural que ejecutan las embarcaciones al transitarlo.

Del transporte fluvial dependen directamente mil trabajadores; de éstos la mitad son especializados y un número igual laboran para él en astilleros y talleres, en tareas de bracería y aprovisionamiento. El costo de sus activos y de la infraestructura supera los 15 mil millones de pesos y con la última inversión del gobierno nacional, la cifra supera los 20 mil millones.

Su recuperación exige prisa, particularmente en el trayecto más crítico del río o sea, los 200 kilómetros entre La Gloria y Barrancabermeja. Hay que rectificarle su cauce cerrando los múltiples brazos por donde éste se ha esparcido debido a la pérdida de fondo.

Según concepto de los expertos, si no se rectifica su recorrido, el problema de la sedimentación del Canal del Dique no tendrá solución. La afirmación se fundamenta en que éste es un río cercano a la línea ecuatorial donde hay una mayor fuerza centrífuga y como tal un movimiento acelerado que crea sus turbulencias en las corrientes, originando la sedimentación ⁽¹⁰⁾.

Esos, a grandes rasgos, son los problemas que desafían al río y a la navegación fluvial en su lecho. Y, entre las causas de la crisis actual en la navegación por sus aguas, merecen resaltarse las siguientes:

2. 2. 1. Causas de la crisis en la navegación:

2. 2. 1. 1. Pérdidas económicas: La acumulación por las empresas navieras de sucesivas pérdidas económicas entre los años 1976 y 1980 por los cierres periódicos del Canal del Dique, que paralizaron totalmente la navegación hasta por tres meses en el verano de cada uno de esos años, con el consiguiente descrédito de la vía y desánimo de los usuarios de ella.

2. 2. 1. 2. Abandono total de las labores de limpieza y mantenimiento: El abandono total del gobierno nacional de las labores de limpieza y mantenimiento del canal navegable y de la señalización, que antes ejecutaba por contrato ADENAVI. Aunque el mayor usuario del transporte de carga por el río es el Estado mo-

10. QUIJANO CABALLERO, Joaquín. Hay que rectificar el cauce del río. En: El Espectador. Bogotá, (20 mayo, 1987); p. 12A.

vilizando el combustóleo de exportación, los puertos situados a lo largo de éste se han descuidado y la inoperancia de algunos los llevó a su cierre.

2. 2. 1. 3. La dependencia de Ecopetrol: Que con sus productos copa el 80% del transporte público por el río Magdalena.

2. 2. 2. Soluciones propuestas: Pero también, los empresarios de este transporte proponen algunas soluciones económicamente lógicas y técnicamente racionales, tales como:

2. 2. 2. 1. Garantía de uso continuo de transporte: Obtener que Ecopetrol garantice el uso continuo del transporte fluvial para movilizar el combustóleo de exportación, mediante contratación, así sea a mediano plazo, que permita a los empresarios programar y hacer con razonable seguridad las inversiones indispensables. Esta debe pagar una tarifa costeable y ampliar sus muelles en Cartagena, en los cuales, por la demora en el descargue, las embarcaciones pierden el 30% de su eficiencia, pues permanecen allí largo tiempo inactivas.

2. 2. 2. 2. Acometer la regulación del río: Entre Gamarra y Barrancabermeja para ejecución simultánea con el dragado del Canal del Dique. Si no se regula el río, la mejora con el dragado no alcanzará siquiera al 10%.

2. 2. 2. 3. Asignación de recursos: Asignar los recursos necesarios para mejorar el cauce del río Cauca, que en concepto de los expertos, es una vía en la cual el tráfico va en constante aumento.

2. 2. 2. 4. Posibilitar la operación del transporte de carga seca: Unica manera de diversificar a largo plazo la carga y aminorar la dependencia de un solo producto —el combustóleo de exportación.

2. 2. 2. 5. Diversificar el transporte de carga seca: Mejorando y adecuando el transporte mixto, porque la mayor parte de ésta lo requiere; río-ferrocarril o río- carretera. Lo cual no es factible sin puertos de conexión y transbordo funcionando en condiciones normales.

2. 2. 2. 6. Limpieza, mantenimiento y señalización del canal navegable: Si no hay limpieza, mantenimiento y señalización del canal navegable, la movilización de carga en vez de contar con soluciones alternas al problema del transporte, se quedará sin solución alguna, dado que los Ferrocarriles Nacionales expiran y las carreteras de día en día se hacen menos transitables.

2. 2. 3. Objetivo de las inversiones de la empresa privada: El objetivo de las inversiones de la empresa privada no es buscar el embotellamiento de éstas y cuando ocurre, es el Estado quien; recurriendo a la doctrina del intervencionismo en la economía, hace las inversiones requeridas en la infraestructura allí donde el denominado sector público lo demande, para que el capital tenga las mejores condiciones de circulación y reproducción.

Y resulta pertinente la solicitud de diversificar el transporte de carga seca, porque la dependencia del combustible sin mediar contratación alguna para su movilización, fuera de la capacidad ociosa cesante de las embarcaciones debido a las fallas técnicas de sus muelles para exportación, les hace incurrir en otros riesgos como quedarse varados debido a la disminución progresiva de la profundidad del río, por causas anteriormente citadas.

Aunque redundante, por ello no deja de ser necesario recordar que la actividad pesquera marítima y de aguas internas es de antigua tradición en nuestro medio; y siendo de vieja data, estamos frente a un caso de la economía colombiana donde el desconocimiento de las reservas es la regla antes que la excepción.

Más del 50% del producto pesquero nacional sale de los ríos y especialmente del Magdalena, pero la producción pesquera total siempre ha sido baja. Incluso hacia fines de los años 70, el total no superaba las 80 mil toneladas, lo que da una producción per cápita de sólo 3.3 kilogramos; es de las más reducidas del mundo para un país, en relación a la extensión de sus costas y ríos. Este cuadro puede variar en los años venideros si se logra montar un ambicioso plan de estos recursos, que proyecte elevar la producción total por encima de las 250 mil toneladas.

Los recursos pesqueros colombianos de agua dulce han sido tradicionalmente fuente de subsistencia y supervivencia para alrededor de 400 mil personas componentes de familias de pescadores que habitan las riberas de nuestras corrientes continentales, particularmente las del Magdalena. Hay datos tan llamativos co-

mo aquellos que indican una ventaja de 360% a favor de la pesca comparando una hectárea de terreno utilizado para ésta, y la misma en ganadería. En otros parámetros: la producción de carne vacuna en la cuenca Magdalénica es aproximadamente de 53 Kg/ha/año, lo que proporciona un rendimiento de \$ 1.540, en oposición a \$ 3.500 —precios de 1976— dado por la producción de 190 Kg/ha/año obtenido por la pesca.

La extinción de ésta no debe adjudicarse a la sobreexplotación del recurso; para mantener el equilibrio óptimo de producción hay que evitar la degradación del medio ambiente natural; cumpliendo las normas legales y de manejo establecidas y por establecer para la captura de las especies de mayor interés comercial.

El índice de degradación de la cuenca receptora del Magdalena es superior a 0.6 considerado como uno de los más altos del mundo; y con algunos cálculos efectuados en 1971 de los sedimentos que arrastra el río, “permite afirmar que descarga anualmente entre 160 y 180 millones de metros cúbicos, en otras palabras, por la acción erosiva del río, se pierde anualmente una finca de unas 250.000 hectáreas” ⁽¹¹⁾.

Si este proceso degradante continúa por omisión del Estado e indiferencia de los habitantes ribereños, navegación y pesca en el río Magdalena serán fantasías en las mentes de las generaciones colombianas del año 2000.

3. *Cultivo de camarón: Divisas para el país y esperanza de las zonas marginales*

El camarón se presenta como una de las mayores fuentes proteínicas y se supone que podría compensar considerablemente las reservas de alimentos para la humanidad. Pero su captura en alta mar conlleva para Colombia altos costos de operación; y de otro lado, la infraestructura básica establecida para su procesamiento en los puertos, puede permanecer ociosa gran parte del año. Por estas razones es necesario establecer una tecnología para producir camarón en sistemas de acuicultura, que contribuiría a reducir la presión de los pescadores sobre el recurso y a utilizar en forma intensa y adecuada la capacidad instalada.

11. MENDEZ Q., Rodolfo. *Introducción a la economía de los recursos naturales de Colombia*. p. 171.

Dado que el costo de los barcos para la captura es alto y que con lo que cuesta una de estas naves, se podría construir una piscina para acuicultura, entonces el país debe implementar una tecnología de esta naturaleza, que está necesitando con urgencia.

La actividad acuícola en Colombia apenas comenzó hace tres años y medio; en 1983 las primeras empresas colombianas iniciaron el cultivo del camarón en estanques, para destinar casi la totalidad del producto a la exportación. Esto le reporta beneficios al país en materia de divisas y es una solución para algunas zonas marginales del mismo; porque las que son aptas para cultivarlo, en su mayoría se localizan en regiones donde los rendimientos agrícolas y ganaderos son muy bajos.

3. 1. *Proceso productivo*

El hábitat del camarón en su estado de larvas juveniles es la zona de los manglares; como en Colombia no existe actualmente un laboratorio comercial para la producción de larvas, hay que tomarlas como materia prima del medio ambiente. Se recolecta manualmente por medio de redes rudimentarias llamadas boliches que son arrastradas por dos pescadores. Los arrastre se hacen de unos 20 ó 30 metros y las larvas se sacan en canoa con agua o en recipientes plásticos. La cantidad recolectada varía de acuerdo con las condiciones de los mares, fases lunares y otros factores meteorológicos.

Se lleva la semilla a los precriaderos, estanques de aproximadamente una hectárea, donde permanece por espacio de unos 45 días hasta alcanzar el peso de un gramo. Estos estanques pueden variar de tamaño: entre 5 y 12 hectáreas. Luego se pescan los camarones (50 por muestreo).

La actividad pesquera como industria se ha concentrado en la pesca del camarón; ésta se inició a mediados de los años 50 después de la quiebra de la empresa Icopescas. Posterior al hecho se emprendió la pesca del camarón en el Pacífico.

En 1957 el gobierno expide el primer estatuto de pesca mediante el Decreto Ley 376, donde se establecen exenciones de impuesto sobre renta y patrimonio y de gravámenes arancelarios, consiguiendo así la vinculación de capital colombiano a la industria pesquera; pero tales beneficios expiraron en 1968 y al año siguiente ocurrió el descalabro de la industria pesquera.

En la década del 70 no hubo políticas ni programas orientados a incentivar la pesca y sólo hasta 1984 la actividad pesquera vislumbró asomos de recuperación, pero únicamente en el campo del camarón que tampoco contó con estímulos durante la época anterior. Debido al futuro que le depara al camarón en cautiverio ya que se presenta como uno de los principales renglones de exportación dentro de las exportaciones menores colombianas, el tercero de las exportaciones diferentes del café y únicamente antecedido por el banano y las flores, el Fondo de Promoción de Exportaciones, PROEXPO, lo incluyó dentro del Plan de Exportaciones 1984-1990. Porque aspira a que la exportación del camarón le reporte al país divisas por valor de 204 millones de dólares con lo cual, durante la vigencia del plan, acumulará divisas por un monto entre 307 y 464 millones de dólares aproximadamente.

Sin embargo, el Fondo mira con cautela esta aspiración, porque hay factores adversos que pueden postergar el alcance de esta meta; entre ellos están: escasez y elevado monto de las post-larvas, laboratorio y personal técnico calificado, escasez de capital disponible, alza creciente de los combustibles, altos costos de las embarcaciones y demás insumos, deficiente infraestructura de los puertos y centros de acopio.

3. 2. *Problemas de cultivo*

La disponibilidad de postlarvas es el problema básico que limita el desarrollo de esta industria; parece no existir estudio alguno de inventario de semillas del medio natural, en ninguno de los litorales. Falta información sobre las alternativas más recomendables en materia de tecnología y las consabidas trabas burocráticas.

El industrial camaronero debe obtener aproximadamente seis permisos y vistos buenos de entidades como Inderena, Dimar, Corporación Nacional de Turismo, Puertos de Colombia, Agustín Codazzi e Incora; instituciones entre las cuales no existe ninguna coordinación para tomar decisiones.

Otro problema del cultivo y de la pesca en alta mar está en el carácter determinante que tiene la presencia de una red en frío que llegue hasta los puertos. Como está en condiciones precarias de infraestructura, urge estudiar y contrarrestar los problemas adversos.

Pero el ritmo de crecimiento en la exportación de camarón sigue creciendo, aún con los problemas que esta especialidad de la pesca tiene por resolver. Veámoslo en el siguiente cuadro:

<i>Años</i>	<i>Millones de dólares</i>
1982	20.5
1983	25.0
1984	26.4
1985	27.0
1986	31.7

3.3. *Exportación e importación de camarones*

Colombia exporta sus camarones en el siguiente orden de importancia: Estados Unidos, Japón, Antillas Holandesas y Venezuela.

Un estudio de Unctad/Gatt ⁽¹²⁾ informa que el comercio internacional del camarón experimentó un crecimiento del 22% en volumen y del 60% en valor.

Los países desarrollados se colocan como los mayores productores y exportadores de camarón en el mundo; participan con el 70% dentro del total de las exportaciones mundiales.

Los principales países exportadores de camarón por Latinoamérica son: México, Ecuador, Brasil, Panamá, Cuba, El Salvador y Honduras, con un 18% en la exportación mundial.

Los países asiáticos participan con el 50% del total de las exportaciones mundiales. La India se consolida como el mayor proveedor de camarones en los mercados internacionales, participando con el 12.45% de las ventas. Le sigue México con el 90%, teniendo en cuenta el precio; porque este país ostenta el primer lugar en esta materia, por el alto precio debido a la buena calidad del camarón mexicano.

12. GIRALDO, Pedro P. El camarón: colosal generador de divisas sin aprovechar. En: El Siglo. Bogotá, (9, febrero, 1987); p. 9.

Unos 15 países absorben el 90% de las importaciones totales de camarón en el mundo. Japón y Estados Unidos importan el 72%, luego siguen Inglaterra, Francia, Canadá, Hong Kong, Holanda, Alemania, Bélgica, Luxemburgo, Suecia, Australia, Italia, Suiza y Singapur en su orden.

3.4. *Cultivo del camarón*

El camarón ofrecido a los mercados internacionales proviene de la pesca en alta mar. La producción mundial de las instalaciones en cultivo está entre 80 y 100 mil toneladas anuales, concentrado en el suroeste asiático y América Latina principalmente.

Este cuadro lo ilustra así:

PRINCIPALES PAISES DE CAMARON EN CAUTIVERIO

<i>Países</i>	<i>Toneladas producidas</i>
Indonesia	25 mil
Ecuador	14 mil
India	12 mil
México	1 mil
Panamá	5 mil
Bangladesh y Taiwan	5 mil

El cultivo del camarón es incipiente en China, Filipinas, Japón, Tailandia, Costa Rica, Brasil, Honduras, Colombia, Venezuela, Nicaragua, Guatemala y Perú.

Ocupamos el noveno lugar entre los países que apenas inician este cultivo, que en el país está llamado a ser la actividad industrial de la última década de este siglo.

4. *Mar de San Andrés y Providencia.*
Pesca local incipiente, gran despensa pesquera para
extranjeros

El experto pesquero de la FAO Marcel Guidicelli, recomendó después de un estudio científico en un informe enviado al gobierno nacional en 1979 que la zona de San Andrés y Providencia no se dedicara a la pesca industrial por la fragilidad de las especies que existían en ella. Pero la recomendación del experto no se tuvo en cuenta y el desacato a esta sugerencia está produciendo estos resultados:

- La pesca industrial se incrementó patrocinada por el Estado, a tal punto, que las flotas extranjeras interesadas en las especies existentes allí, decidieron establecerse en la zona.
- Los contratos de fletamento son tan generosos que permiten a barcos de otras nacionalidades afiliarse a alguna compañía nacional sólo con entrar en contacto con una empresa del país; ésta se encarga de hacer los trámites ante el gobierno para que los barcos extranjeros puedan trabajar.
- La piratería entre flotas hondureñas y empresas colombianas se facilitó con este desacato; porque éstas intercambian el producto mar adentro, donde no puede ser vigilado ni controlado por el INDERENA o la Armada Nacional, autoridades que deben cumplir esta función, pero no cuentan con los mecanismos ni el personal técnico para dicha tarea. La seccional del INDERENA en San Andrés no cuenta sino con 5 personas: la gerente regional, un biólogo, un abogado y dos inspectores. La Armada, según el INDERENA, tiene una corbeta con unos cuantos hombres.

La demora en autorizar el permiso o cupo por parte del INDERENA en Bogotá, presentando un estudio técnico y un plan de operaciones entre otros, facilita la piratería, porque el trámite es demasiado lento. Pueden pasar seis y hasta siete meses sin respuesta alguna y mientras el permiso se aprueba o es negado, las flotas pescan sin control alguno, porque las instituciones que deben hacerlo carecen del equipo adecuado para darle cumplimiento.

Algunos barcos después de su pesca normal venden en alta mar el producto y regresan a puerto con un mínimo de él; otros argumentando mala suerte, vuelven completamente vacíos, y otros, más descarados pero seguros de que nadie los podrá detener, salen sin los instrumentos de pesca y como arte de magia regresan con varios kilos de pescado, que en nada se compara con lo que vendieron allá adentro en lo más oscuro del mar. Se controla lo que llega a San Andrés pero no lo que realmente se pesca.

— La mayoría de las flotas hondureñas con tripulación hondureña, pescan en zonas de reserva o de pesca artesanal; sin importarles el desastre ecológico de los recursos naturales de un país que no es el suyo. Las autoridades colombianas toleran la presencia de tripulaciones extranjeras con el pobre argumento de que no hay pescadores ni tripulantes suficientes en el país.

Antiguamente los barcos extranjeros se podían nacionalizar después de cinco años de estar trabajando en aguas colombianas, pero esto no ocurría porque esas embarcaciones cambiaban de nombre o de color y así evadían a las autoridades nacionales; seguían pescando en territorio colombiano sin tener nacionalizado barco alguno. Ahora con la Reforma Administrativa de la Dirección General Marítima y Portuaria les facilitaron sus patrañas, porque la Reforma permitió que el tiempo para la nacionalización pasara a 15 años.

— Los norteamericanos pueden pescar en aguas territoriales de San Andrés y Providencia cuando quieran, traer la cantidad de embarcaciones que deseen y no reportar la captura y duración de la pesca, gracias al tratado Vásquez-Saccio firmado en 1972 y aprobado por la Ley 52 de 1973, sin el conocimiento del INDERENA. Este tratado autoriza a la flota pesquera estadounidense para pescar en nuestro mar territorial sin que tenga que llenar las formalidades de la ley que se le exige a todo ciudadano colombiano o extranjero que vaya a pescar en estas aguas, tal concesión a cambio de defender nuestra soberanía en caso de problemas con algún país vecino; es decir, el tratado legitima la injerencia, el colonialismo y la violación de nuestra soberanía. El Vásquez-Saccio igualmente permite que las flotas norteamericanas no generen ningún tipo de tributos, ni de ingresos, lesionando aún más la economía nacional.

Para los norteamericanos la consecución de la patente de pesca es más fácil y rápida que para los colombianos; la piden a través de la Cancillería y si no la dan, de todas maneras pueden pes-

car, porque el tratado expresa que si después de 10 días de haber notificado, el gobierno nacional no ha respondido, ellos están en todo su derecho de usar nuestras aguas y nuestros peces. No tienen que esperar seis o siete meses como lo colombianos.

A los norteamericanos no los obliga ley colombiana alguna, ni para ellos existe institución nacional capaz de imponerle cortapisas en cuestiones de pesca marítima. El INDERENA preocupado por la pesca del caracol en el Banco de Quitasueño donde se está sacando muy pequeño, pasó un proyecto que indica la necesidad de vedar por dos años esta pesca. Y aunque este recurso está en las zonas marítimas del país, éste tiene que solicitar el visto bueno de Estados Unidos, autorización que todavía está esperando. El INDERENA perfectamente puede prohibirle a los colombianos pescar en su mar, pero a los norteamericanos, no.

Parece que la legalización de la piratería practicada en nuestros mares por las flotas extranjeras, históricamente se constituyó en la norma antes que la excepción. El cuatrienio 1982-1986 firmó con Honduras un tratado similar al firmado con Estados Unidos en 1972 y con Jamaica 10 años después, concediéndole a este último derechos de pesca en el área de Bajo Nuevo y Serranilla, por dos años; en 1984 fue prorrogado hasta el 22 de agosto de 1986, para facilitarle así mayor tiempo a este país, con el cual la autorización de la expoliación pudiese ir unos días más allá de la finalización del pródigo cuatrienio aludido, con las flotas pesqueras foráneas.

De nada le sirve a Colombia tener mil kilómetros cuadrados de zona económica exclusiva de mar, si el gobierno no incentiva ni hace las obras públicas dirigidas a facilitar la producción y el consumo de la pesca, por ello el sector pesquero sólo produce el 0.4% del PIB allí.

En 1985 la región de San Andrés y Providencia produjo 685.034 kilos entre langosta, caracol, pargo, maso, sierra y otros. Naturalmente se espera superar esta producción cada año.

La remuneración que recibe el pescador artesanal sólo equivale al 62.17% del salario mínimo rural, algo así como \$ 10.471.

A la pesca comercial en San Andrés y Providencia le faltan lugares propios para almacenamientos en frigoríficos, transporte adecuado y un mercado para su producto, porque para el archipiélago no se pesca sino por encargo y por la capacidad solicitada.

San Andrés y Providencia se presenta como un caso sui géneris de la pesca marítima. La pesca que se practica allí no es de subsistencia ni de supervivencia; lo que prima en esta actividad hasta el momento, es el saqueo, la depredación de nuestros principales recursos marítimos y la piratería, que no desperdicia ocasión alguna para mercadearlos ilegalmente mar adentro y lejos del control de las autoridades nacionales.

Los *Bancos* son promotorios areniscos o coralíneos que bien pueden o no aflorar a la superficie durante la mayor parte del año, algunos pueden ser de mediana o pequeña extensión y tener como principal característica la de ser movedizos en su ubicación permanente, dadas las corrientes marinas, tal el caso de Roncador y Quitasueño. A éstos hubo que colocarles un faro, para que los buques estadounidenses que venían de la base de Guantánamo en Cuba hacia el canal de Panamá, o los de otras naciones, no encallaran en ese lugar. Estas razones hicieron materializar el convenio Olaya-Kellogs (1928), mediante el cual Colombia le aceptó a los Estados Unidos la ubicación del faro en ese territorio perteneciente al archipiélago de San Andrés y Providencia. Pero éstos, habilidosos y oportunos como siempre, cambiaron el faro por derechos de pesca para ciudadanos y buques.

El tratado Vásquez-Saccio fue denunciado por algunas autoridades y unos cuantos juristas, entre ellos Enrique Gaviria Liévano, al afirmar: "Son tan absolutos los derechos de pesca concedidos, que se prohíbe hasta cualquier intervención del gobierno, ciudadanos o buques colombianos, en las actividades de pesca desarrolladas por ciudadanos o buques norteamericanos (art. 3º del tratado). En consecuencia, de conformidad con el art. 2º del tratado y dada la desigualdad existente entre las flotas pesqueras de uno y otro país, no es difícil prever el saqueo y agotamiento de nuestra riqueza ictiológica en estos mares, sin que nada puedan hacer nuestras autoridades para evitarlo.

"Pero lo nefasto del tratado no es sólo esto, sino que va aún más allá, puesto que según el art. 5º, el gobierno de Colombia no se limita a colocar en pie de igualdad a nacionales y norteamericanos, sino que queda comprometido con el gobierno de los Estados Unidos a no celebrar con terceros Estados ningún convenio de pesca mediante el cual puedan ser afectados o menoscabados los derechos garantizados a los ciudadanos o buques norteamericanos. Para que Colombia pueda celebrar convenios sobre pesca con terceros Estados es necesario contar con el acuerdo y el apoyo de los Estados Unidos de América; de lo contrario, se estaría violando

el tratado. O sea que nuestro país no podrá legislar ni gozar plenamente de su mar territorial adyacente a las costas de Roncador, Quitasueño y Serrana” ⁽¹³⁾.

5. *Pesca en el Litoral Pacífico.* *Desorganizada y sin apoyo del Estado*

La pesca que Colombia practica en el Océano Pacífico se estima en un promedio de extracción de 20 mil toneladas/año de un potencial de 190 mil toneladas anuales; se está pescando el 10% de este potencial en las costas caucana, nariñense, chocoana y vallecaucana.

Los registros del INDERENA señalan una movilización de 4.478 toneladas en 1985 y 4 mil en 1986, de pesca blanca. En 1981 se capturó un volumen cercano a las 500 toneladas de jaiba, 3 mil toneladas de titi y mil toneladas de langostino.

En el Litoral Pacífico pescan alrededor de unas 180 embarcaciones y, a la vez, una flota industrial: ésta afecta los intereses de las primeras, que generalmente pertenecen a pescadores artesanales, porque sus operaciones las efectúan en una franja costera donde están los bancos y zonas destinadas a la pesca artesanal.

Las 1.200 unidades económicas dedicadas a la pesca típica del Litoral Pacífico, aportan el 37% de las capturas del país.

La población de pescadores de este litoral se estima en unos 12 mil pescadores de quienes dependen en promedio unas 84 mil personas, partiendo de una composición familiar de siete individuos. Estos empleos directos pueden generar unos 36 mil empleos indirectos; con base en una relación de 3.1 para actividades relacionadas con la pesca (acarreo, acopio, proceso, expendio, mantenimiento y reparación de equipos, etc.). Estas actividades incorporan a 252 mil personas más que subsisten de la pesca, para un total de 336 mil en todo el litoral; población que justifica un tratamiento especial por parte del Estado.

En el solo caso de Tumaco se detectaron en 1983 2.867 pescadores de los cuales dependen 17.202 personas más, gracias al recurso pesquero que equéllos extraen.

13. DIAZ MARTINEZ, Antolín. *Manual de Derecho Internacional Público y Privado: derecho de gentes*. Geo política. Bogotá, (1986); p. 156.

La pesca artesanal en el Litoral Pacífico tiene por resolver serios problemas que impiden su desarrollo: sobresalen entre éstos los costos de equipos e insumos y el inadecuado suministro de combustible y motores.

En Guapi el costo de un galón de gasolina es de \$ 215 (precio/87). El motor fuera de borda tiene unos costos que lo hacen inalcanzable para el pescador y desaconsejable para ellos, por su corta vida útil en relación con la inversión inicial.

En 1985 las embarcaciones entre 4 y 12 metros de eslora tenían unos costos estimados entre \$ 30.000 y \$ 70.000. Para los motores fuera de borda de 15-55 H. P. su costo estaba entre 250 y 800 mil pesos. Un paño con boyas y plomo de trasmallo monofilamento costaba en ese año \$ 60.000; el palangre o cabo entre \$ 50 y \$ 100 mil y el chinchorro playero tenía un precio de costo de \$ 350 mil como mínimo y \$ 600 mil como máximo.

Estos costos comparados con los existentes en los países fronterizos dan algunas de las explicaciones al atraso que Colombia tiene en su pesca artesanal. El país debe replantear la clasificación arancelaria de los equipos e insumos para la pesca, así como los precios del combustible para la misma.

La zona carece de una adecuada infraestructura física. No existen muelles ni puertos pesqueros y los centros de acopio están controlados por intermediarios en su mayoría; son ellos quienes imponen los precios a los productores por fuera de las reglas de la oferta y la demanda; imposición que gravita negativamente sobre la capacidad de endeudamiento del pescador.

Los pescadores artesanales del Pacífico, que no son la excepción a la mayoría del país, cuentan con pocas líneas de crédito adecuadas, con tasas de interés de fomento, períodos de gracia y amortización acordes con los ciclos productivos y asistencia técnica idónea.

La capacidad empresarial y gremial casi no existe; los sectores público y privado deben hacer un esfuerzo conjunto para estimular al pescador y comprometerlo en el proceso de planeación, programación, ejecución y evaluación de las actividades orientadas a la pesca artesanal.

No son las repetidas expresiones de desorganización y desprotección quienes pueden evidenciar el abandono; es la misma naturaleza que ahora con sus inexorables leyes entra a constatarlo con el hecho; a fines de 1982 y comienzos de 1983 hizo su apari-

ción en las costas del Océano Pacífico ese fenómeno cuyas características consisten en un súbito calentamiento del agua de la superficie marina, disminución de los vientos alisios y aumento de la temperatura ambiente, que al conjugarse se manifiestan en una serie de alteraciones atmosféricas. Los pescadores del Perú bautizaron al fenómeno como "El niño", por la coincidencia de su aparición con las épocas de navidad.

En 1982 produjo consecuencias desastrosas a los habitantes ribereños del Pacífico porque trajo consigo grandes lluvias e inundaciones. En 1986 volvió a aparecer, manifestándose menos violento y pasando casi inadvertido.

En febrero de 1987 al visitar la costa pacífica colombiana provocó un aumento inusual de las temperaturas al suroeste del país; esta es una de las consecuencias al aparecer "El niño". Pero se presentó "con características de débil a moderado respecto a 1982 y 1983", según lo manifestó el meteorólogo Jorge Zea. Llega con intervalos variables; en algunas ocasiones aparece cada tres años y otras, cada nueve. En su periodicidad no hay reglas fijas.

En nuestras costas sobre el Océano Pacífico se apareció en el primer trimestre de este año; no causó desastres y las aguas superficiales de este océano superaron los 30 grados centígrados; alteración suficiente para que algunas especies ictiológicas se vieran obligadas a cambiar de rumbo hacia medios más fríos y otras, atraídos por el calentamiento del medio ambiente, viniesen a las aguas colombianas.

El atún está entre las especies que llegaron a las aguas colombianas procedente del Perú y Ecuador. Su llegada produjo tal abundancia en las costas colombianas, que según la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), permitirá capturas en el litoral de nuestro país hasta por 60 mil toneladas de atún al año, cuando en la actualidad la pesca de esta especie llega a dos mil toneladas.

6. Conclusiones

No podemos seguir como estamos; se está desaprovechando el potencial pesquero, poseyendo Colombia tres mil kilómetros de fronteras marítimas sobre los dos océanos, más que Venezuela, Perú, Ecuador y Panamá. Cuando Ecuador extrae 1.150 toneladas

de productos por kilómetro cuadrado, Panamá 120 y Venezuela 113, Colombia no alcanza a extraer sino 9 toneladas.

Tenemos en el Caribe una zona económica de 158.000 kilómetros cuadrados, en San Andrés de 350.000 y en el Océano Pacífico otra de 514.057 kilómetros cuadrados. Además el país posee una red fluvial de 17.000 kilómetros lineales con una hoya hidrográfica importante y, como si fuese poco, aproximadamente 950 kilómetros cuadrados de lagunas y ciénagas naturales, que actualmente se encuentran mal tenidas e inadecuadamente explotadas.

Poco se beneficiará Colombia con la abundancia de atún traída por “El niño” a sus costas del Pacífico; porque su industria pesquera es débil, la población consume poco pescado y la infraestructura local es incapaz de beneficiarse de la favorable coyuntura.

Colombia debe y tiene que preocuparse por el Océano Pacífico; hay que rescatar la riqueza pesquera en el área de las aguas marítimas que pertenecen al país. No puede seguir de espaldas a esta riqueza potencial que allí le espera.

Ella es partícipe con sus costas de un océano que aporta el 55% de la pesca mundial, equivalente a una captura promedio de 75 millones de toneladas al año.

BIBLIOGRAFIA

AGUDELO S., Ricardo. Millones de pesos van a la caneca cada año. En: El Espectador. Bogotá, (25, agosto, 1985); p. 1D.

ALVAREZ RESTREPO, Antonio. Mirar hacia el Pacífico. En: El Siglo. Bogotá, (27, julio, 1987); p. 5.

ALGO MAS sobre el Pacífico. En: El Espectador. Bogotá, (23, julio, 1987); p. 5.

ALTERNATIVAS PARA el desarrollo pesquero. En: El Espectador. Bogotá, 24, agosto, 1986); p. 6D.

ANDI. *Desarrollo pesquero en Colombia*. Medellín, (marzo, 1973). N° 16.
———. La industria pesquera. Medellín, (marzo, 1982). N° 62. Cap. 8.

- ANGEL MAYA, Benjamín. A pescar se dijo. En: El Tiempo. Bogotá, (1, mayo, 1987); p. 4A.
- . Se muere el Magdalena. En: El Tiempo. Bogotá, (20 junio, 1986); p. 4A.
- BARRIGA, Ernesto et al. *La isla de San Andrés*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, (30 noviembre, 1985).
- BOTTEMANNE, C. J. *Economía de la pesca*. México: F. C. E., 1972.
- CONNELL, J. J. Control de la calidad del pescado. Zaragoza: Acribia.
- DIAZ MARTINEZ, Antolín. *Manual de Derecho Internacional Público y Privado: derechos de gentes*. Bogotá: Geopolítica, 1986.
- EL ESPECTADOR. Bogotá, (1, abril, 1984); p. 10D.
- . En: Revista del Campo. Bogotá, (diciembre, 1986); p. 12-14. N° 375.
- EL MAGDALENA acosado. En: El Mundo. (10, junio, 1986); p. 2A.
- EL VALLE del Magdalena gran despensa del país. En: El Espectador. Bogotá, (12 abril, 1981); p. 2D.
- EMILIANI ROMAN, Raimundo. Razones para un ministerio de pesca y de recursos hidrobiológicos. En: El Siglo. Bogotá, (20 abril, 1987); p. 4.
- EN BUENAVENTURA: seminario sobre pesca. En: El Colombiano. Medellín, (26 abril, 1987); p. 2C.
- FORERO, Claudia. Súbase a la subienda y coma pescado. En: El Espectador. Bogotá, (8 febrero, 1987).
- GORRIARAN, Ramón. "El niño" trajo el atún, pero no hay quién se lo coma. En: El Colombiano. Medellín, (5 julio, 1987); p. 9A.
- GUERRERO, Arturo. Colombia y la cuenca del Pacífico: el océano del tercer milenio. En: Nueva Frontera. Bogotá, (3 agosto, 1987); p. 13-16. N° 644.
- HOLASA. *Industrialización pesquera en Colombia, desarrollo y perspectivas*. Medellín: Interprint, 1988.
- INDERENA. Diagnóstico de la situación pesquera colombiana. En: Revista Nueva Frontera. Bogotá, (6 abril, 1987); p. 42. N° 627.
- LA ONU aporta US\$ 1 millón para desarrollo camaronero en Cuba. En: La República. Bogotá, (17 enero, 1987); p. 3B.
- LA PESCA artesanal. En: El Espectador. Bogotá, (12 octubre, 1986); p. 8D.
- LA REPUBLICA. Bogotá, (11 abril, 1987); p. 3B.
- LO MAS urgente para salvar al río. En: El Espectador. Bogotá, (17, mayo, 1987); 5D.
- LOZADA MORENO, Ubaldo. Subienda: lotería y esperanza de pobres. En: El Tiempo. Bogotá, (15, marzo, 1987); p. 1B.

- MENDEZ Q., Rodolfo. *Introducción a la economía de los recursos naturales de Colombia*. Bogotá: Fundación Educacional Autónoma de Colombia, 1980.
- OSPINA NAVIA, Francisco. Actividad minera: nos alejamos del mar. En: *El Tiempo*. Bogotá, (9 noviembre, 1986); p. 3.
- PALACIO HERNANDEZ, Jairo. En Colombia, la pesca todavía está en pañales. En: *El Mundo Económico*. Medellín, (19 febrero, 1985); p. 1.
- PATIÑO R., Aníbal. *Guía práctica de Piscicultura Artesanal*. Cali: Formas Precisas, 1986.
- PINTO GIRALDO, Pedro. El camarón: colosal generador de divisas sin aprovechar. En: *El Siglo*. Bogotá, (9 febrero, 1987); p. 9.
- POVEDA RAMOS, Gabriel. Aguas y pesca. En: *El Mundo*. Medellín, (26, abril, 1987); p. 2.
- QUIJANO CABALLERO, Joaquín. Hay que rectificar el cauce del río. En: *El Espectador*. Bogotá, (20 mayo, 1987); p. 12A.
- ROJAS PEREZ, Guillermo. Oleadas de bocachico y nicuro. En: *El Espectador*. Bogotá, (1 marzo, 1987); p. 12A.
- ROSAS VEGA, Gabriel. Las necesidades de alimentos. En: *Nueva Frontera*. Bogotá, (16, febrero, 1987); N° 620.
- SUNKEL, Oswaldo. La dimensión ambiental en los estilos de desarrollo en América Latina: el proceso de transformación del sector agropecuario. En: *Revista Cepal*. Organización de Naciones Unidas, (julio, 1981); p. 72.
- UNA RICA despensa alimenticia. En: *El Espectador*. Bogotá, (8 mayo, 1987); p. 13A.
- VELASQUEZ, Consuelo. Los peces ornamentales. En: *El Espectador*. Bogotá, (12, octubre, 1986); p. 6D.
- Y DE La Miel no va quedando nada. En: *El Espectador*. Bogotá, (14, mayo, 1987); p. 12A.