



HACIA EL ORDENAMIENTO DE LAS ACTIVIDADES HUMANAS EN EL MAR

Por: Juan Manuel Díaz M. *



Los pescadores artesanales atribuyen el descenso de sus capturas a la incursión de los barcos de pesca industrial en sus zonas de faena y el deterioro o pérdida de sus redes, al paso continuo de embarcaciones deportivas; los bañistas se quejan por el arribo continuo de basuras y partículas de carbón a las playas turísticas y los buzos deportivos protestan por el paso incesante de embarcaciones de recreo por los lugares en donde practican su actividad. Estos son solo algunos de los conflictos que se derivan de la superposición de las múltiples actividades que se realizan en los espacios marinos y costeros y tienden a incrementarse de forma generalizada en todo el mundo.

En las zonas costeras, las inversiones en turismo, maricultura, pesca, expansión portuaria e instalaciones industriales, incluyendo las mineras y petroleras, suelen conllevar una acelerada transformación del entorno natural y la competencia por el control de recursos de los que, tradicionalmente, dependen las

comunidades locales. Ello incrementa los conflictos, la tasa de degradación de los ecosistemas costeros y el agotamiento de los recursos pesqueros comerciales.

Una de las causas principales que han propiciado esta situación de conflicto es el aumento acelerado de la población que se asienta en las zonas costeras del mundo. Otro factor que ha contribuido significativamente a exacerbar los conflictos por el uso de los espacios marinos, es la ausencia de derechos de propiedad sobre las áreas y los recursos marinos, lo que ha permitido el libre acceso y la explotación excesiva de los recursos dando origen a diversos conflictos sociales, económicos y ambientales. A ello se suma el hecho de que las entidades territoriales costeras carecen, por lo general, de jurisdicción sobre el espacio marino adyacente.

Lo que llama la atención es que nuestro país cuenta con 2.900 km de línea de costa, lo que significa

que casi la mitad de la extensión total de Colombia corresponde a espacios marinos. Situación que, histórica y geográficamente, debería haberse reflejado en una nación con mayor tradición y vocación marítimas. Sin embargo, en las últimas dos décadas, el país ha volcado su interés al desarrollo de grandes proyectos de desarrollo en las zonas costeras, principalmente en la costa del Caribe. Es así como en el transcurso de los últimos 20 años, se ha hecho evidente la proliferación de obras de infraestructura portuaria orientadas a la exportación de carbón, de complejos turísticos y de granjas de acuicultura, además de una inusitada expansión de las principales ciudades costeras. Ello también se ha visto reflejado en la cantidad e intensidad de usos, tanto extractivos como no extractivos, de los recursos derivados de los ecosistemas marinos y costeros.

Al igual que otros países, las estrategias de desarrollo para las zonas costeras en Colombia dependen de la transformación del ambiente natural en uno urbano o industrial, la cual ocurre la mayoría de las veces ignorando, o pasando por alto, la importancia de los servicios ambientales y la fragilidad de muchos ecosistemas marinos y humedales costeros. Igualmente, la inexperiencia y la falta de instituciones capaces de planificar el desarrollo del espacio marino y la zona costera a nivel local y regional, han contribuido significativamente al deterioro ambiental y a la sobreexplotación de muchos recursos, en esta porción del territorio colombiano.

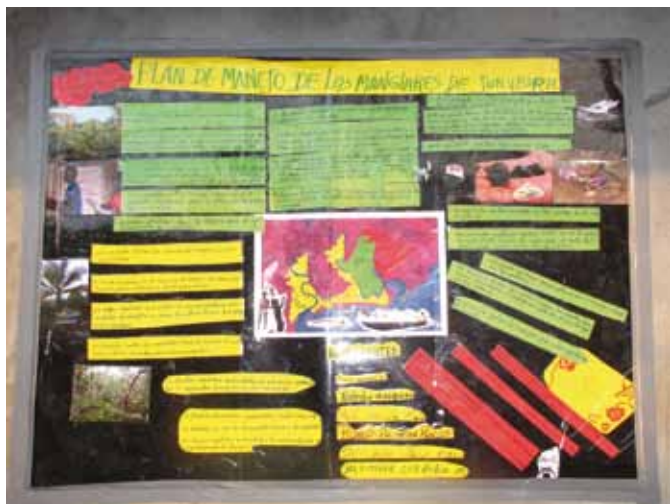
Aunque las primeras acciones de planificación territorial de las zonas costeras en Colombia se remontan a la década de los 80, no fue sino hasta el año 2000, con la promulgación de la “Política Nacional

Ambiental para el Desarrollo Sostenible de los Espacios Oceánicos y las Zonas Costeras e insulares de Colombia (PNAOCI)”, que se estableció la delimitación de la zona costera y las unidades integrales de planificación y ordenamiento ambiental y que orienta la implementación del Manejo Integrado de Zonas Costeras (MIZC) en Colombia. Fue entonces cuando por fin se toma oficialmente en consideración el desarrollo sostenible de los espacios marinos y costeros, desde la conservación y restauración de la base natural para lograr un desarrollo armónico de las actividades productivas.

El MIZC se define entonces como un proceso dinámico, multidisciplinario e iterativo, diseñado para promover el manejo sustentable de las zonas costeras (ETC-TE 2003), y para su cumplimiento hay que tomar en cuenta la interacción, en espacio y tiempo, entre factores y elementos de las dimensiones social, económica, política y ambiental, así como la definición de las fronteras naturales.

Desde entonces se han adelantado varios procesos de MIZC en Colombia bajo el liderazgo del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y las CAR costeras, con el apoyo técnico del Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras INVEMAR, como el de las Unidades Ambientales Costeras río Sinú-Golfo de Morrosquillo y Darién, en el Caribe, y los de las Unidades de Manejo Integrado Guapi-Iscuandé y Llanura Aluvial del Sur, en el Pacífico. No obstante, a pesar del esfuerzo empleado en las fases preparatorias de diagnóstico y de lineamientos de los planes de manejo de estos procesos, en la mayoría de los casos, su implementación ha tropezado con inconvenientes de diversa índole o apenas si se inician.

El Ordenamiento Espacial Marino (OEM), como parte y complemento del MIZC, es una forma práctica de crear y establecer una organización más racional del uso del espacio marino y las interacciones entre los diversos usos con miras a balancear las demandas del desarrollo con la necesidad de proteger los ecosistemas marinos y para lograr objetivos sociales y económicos de una manera abierta, transparente y planificada. Es importante mencionar que el OEM no arroja un plan concreto de una sola vez, sino que se trata de un proceso continuo e iterativo que se va adaptando y mejorando a través del tiempo.



Su desarrollo y puesta en marcha comprende una serie de diez pasos:

1. Identificación de necesidades y establecimiento de la autoridad
2. Obtención de apoyo financiero
3. Organización del proceso mediante una planificación previa
4. Gestión de la participación de los actores involucrados e interesados
5. Definición y análisis de la situación o las condiciones actuales
6. Definición y análisis de las condiciones futuras o la construcción de los escenarios posibles
7. Formulación y aprobación del plan de ordenación del territorio
8. Aplicación y cumplimiento de los acuerdos del plan de ordenación del territorio
9. Seguimiento y evaluación del desempeño del plan
10. Adaptación del plan y del proceso de gestión del espacio marino.

Estos diez pasos no son un proceso lineal simple que se mueve secuencialmente sino que requiere de un proceso de retroalimentación y ajuste sobre la marcha. Por ejemplo, los análisis de las condiciones existentes y los escenarios futuros pueden cambiar a medida que surja nueva información que deba incorporarse al proceso de planificación; la participación de los actores puede también cambiar el proceso en alguna etapa del desarrollo, obligando a reconsiderar decisiones tomadas en pasos previos, etc. La planificación es un proceso dinámico y los planificadores tienen que estar abiertos a adaptar y acomodar los cambios que surjan a medida que éste evoluciona con el tiempo.

El OEM, desarrollado de forma exhaustiva y completa, suministra en todo caso un marco integral para el manejo del espacio marino que representa una guía, pero no pretende sustituir los procesos de planificación realizados sectorialmente. Por ejemplo, el OEM puede aportar información importante de contexto para el manejo de áreas marinas protegidas o de las pesquerías, pero no es un sustituto de los planes de manejo formulados particularmente para estos sectores.

En desarrollo de este proceso metodológico es que MarViva está comprometida con el ordenamiento de



los recursos marinos y costeros en el Golfo de Tribugá, en el departamento del Chocó. Para esto ha firmado convenios con los Consejos Comunitarios Locales y ha contado con el apoyo de instituciones como el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, Codechocó y organizaciones como la WWF para la formulación participativa de los planes de manejo de los manglares de Nuquí, Tribugá, Panquí, Jurubirá y Coqui. Y el monitoreo pesquero en las nueve comunidades del Golfo de Tribugá con el apoyo del Incoder y del Invemar.

Referencias:

Ehler, Ch. y F. Douvère. 2009. *Marine Spatial Planning: a step-by-step approach toward ecosystem-based management*. Inter-governmental Oceanographic Commission and Man and the Biosphere Programme. IOC Manual and Guides No. 53, ICAM Dossier No. 6. París: UNESCO.

Hernández, M., A. C. López y P. C. Sierra. 2011. *Manejo Integrado de Zonas Costeras: un reto para la investigación en Colombia*. www.invemar.org.co/re_documento/9328Plegablemizc.pdf

Ministerio de Medio Ambiente. 2000. *Política Nacional Ambiental para el Desarrollo Sostenible de los Espacios Oceánicos y las Zonas Costeras e insulares de Colombia*. Ministerio del Medio Ambiente, Dirección General de Ecosistemas, Bogotá, 73p.

Rosete, F.A., G. Enríquez y A. Córdova. 2006. *El Ordenamiento Ecológico Marino y Costero: tendencias y perspectivas*. Gaceta Ecológica, México

* Gerente del Programa de Ciencias, Fundación MarViva, Bogotá.

Fotos Por: Juan Manuel Díaz, Carolina García y Ferney Díaz.
Archivo MarViva

