



Litoral de la Alta Guajira. Foto: CF Mauricio Alzate Muñoz

## EVOLUCIÓN Y FUTURO DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA COLOMBIANA EN LA ALTA GUAJIRA: 30 AÑOS DE GESTIÓN

Por: CF Mauricio Alzate Muñoz\*

**S**on aproximadamente 82.000 km<sup>2</sup> de jurisdicción marítima en el mar Caribe colombiano y 242 km de extensión litoral en la Alta Guajira, que corresponden a la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar (institucionalmente designada como CP14), indicador ilustrativo de la importancia estratégica de esta unidad regional de la Dirección General Marítima (DIMAR), que llegó a los 30 años de creación el pasado 5 de abril.

Pero no solo se trata de jurisdicción y tiempo de servicio, el propósito es reflexionar sobre su ubicación en el mar Caribe, que Mahan identificó hace más de un siglo como vital para los intereses comerciales internacionales. También, entender mejor las particularidades de su morfología litoral o sus condiciones oceanoatmosféricas, las dificultades de funcionar administrativamente en una zona alejada, la actividad marítima que se desarrolla en sus aguas desde los tradicionalmente llamados "cajeteros" hasta los Cape size que transportan el carbón de exportación. En últimas, mirar al futuro que podría tener su zona de responsabilidad, en caso de que se materialice la exploración y explotación de hidrocarburos.

Precisamente el reto potencial de mediano y largo plazo implica la posibilidad de que la acti-

vidad marítima se aumente y de que ese crecimiento esté acompañado de infraestructura y equipamiento marítimo con tecnología de punta. Esto obligaría a acelerar el desarrollo de la Autoridad Marítima en la Alta Guajira, que bajo una mirada amplia, prospectiva y de avanzada en la gestión del Estado colombiano, que se anticipe a las necesidades del gremio y su desarrollo marítimo y económico, podría vislumbrar modelos que permitan cubrir la actividad actual en la jurisdicción de la CP14 y las que se deriven del trabajo off shore o incluso esquemas regionales que abarquen la jurisdicción marítima que se proyecta desde nuestra organización político administrativa y departamental.

Originalmente la CP14 fue creada para propiciar la presencia del Estado colombiano en el área de Bahía Portete a principios de los ochenta, con lo cual se buscaba, a través de la Autoridad Marítima, mejorar los controles para contribuir a la disminución del contrabando de mercancías y de la nefasta bonanza de marihuana en la región. Sin embargo, este propósito rápidamente evolucionó en 1986 cuando se inició el cargue directo a los buques desde la instalación portuaria del Cerrejón, antigua Carbocol, para la exportación carbonera, y se materializó la importancia económica que para los ingresos del Estado representa dicha actividad maríti-

ma. Esta circunstancia implicó el traslado de la Capitanía desde su sede original hacia Puerto Bolívar, a fin de garantizar la agilidad en los procedimientos de control administrativo marítimo de dicha operación.

Años más tarde, el efecto de las regulaciones aduaneras durante la década de los noventa, la entrega de una primera licencia portuaria hacia el año de 1997 a la Bahía de Portete para atender el tráfico de mercaderías con destino a la zona especial aduanera de Uribia, Maicao y Manaure, así como el fenecimiento de la actividad en Puerto Portete hacia el año 2005 por múltiples causas como la violencia derivada del narcotráfico, permitió que se creara lo que hoy se conoce como Puerto Nuevo. Este puerto actualmente goza de una concesión que atiende motonaves de tráfico internacional hasta de 500 TRB (toneladas de registro bruto), a cuyas instalaciones llega la mercancía que surte el comercio de Maicao.

**Tabla 1. Arribos de motonaves de tráfico internacional en la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar 2010-2011**

	AÑO	
	2010	2011
Puerto Bolívar	431	399
Puerto Nuevo	273	297
Total	704	696

Entre 2010 y 2011, la actividad marítima registró un promedio anual de 700 arribos internacionales anuales, de los cuales 57% aproximadamente corresponden a Puerto Bolívar, en

*Conceptualización básica de necesidades futuras de CTM para CP14 (fuente: El autor)*



donde además de exportarse alrededor de 32 millones de toneladas de carbón al año, se importan y descargan combustibles, maquinarias e insumos mineros y se reciben motonaves de hasta 300 metros de eslora, gracias a un canal privilegiado de 19 metros de profundidad.

Adicionalmente, en la actualidad se desarrolla un proyecto de expansión portuaria como parte del plan de crecimiento de exportación de carbón hasta por 40 millones de toneladas, que en aspectos marítimos implica la construcción de un segundo muelle que tendrá la capacidad de recibir buques de alrededor de 180.000 toneladas de peso muerto y la ampliación del canal de acceso para mejorar la interacción en la maniobra de atraque y zarpe, entre otras. Lo anterior supone el incremento de un 25% del tráfico en este terminal portuario a partir de 2014.

En el caso de Puerto Nuevo, la actividad sigue operando con motonaves que utilizan el sistema de cargue manual de cajas, con mercancías que tienen su origen en Panamá y Aruba y que constan principalmente de electrodomésticos, licores, cigarrillos, ropa, etc.

Prestan sus servicios embarcaciones que cuentan con más de treinta años de uso y abandonadas en países tan lejanos como Saô Tomé e Príncipe o Togo, con regulaciones marítimas de difícil verificación y debatible nivel de aplicación. Debido a esto se ha iniciado un acompañamiento en la exigencia de los niveles de seguridad, que deberán incrementarse en los años por venir, para garantizar tanto los estándares de seguridad marítima integral que se deducen del Plan Estratégico de Desarrollo 2011-2019 de la Dirección General Marítima como el cumplimiento de las regulaciones de la OMI, que cobran relevancia por tratarse de actividades desarrolladas en el Gran Caribe, con medidas de control ambiental marino derivadas de su condición de Zona Especial (Cartagena de Indias, 1983).

En aspectos diferentes, se destaca en la actividad litoral propiamente dicha el turismo típico que se realiza en el sector del Cabo de la Vela, con desarrollo de deportes náuticos como el kite surf y ocasionalmente viajes hasta Bahía Honda y Punta Gallinas, aunque las condiciones del viento y oleaje sumado a las distancias, dificultan su materialización. De otro lado, y



Playa Cerro de Pilón de Azúcar. Foto: CF Mauricio Alzate Muñoz

aunque es una actividad que ha sido venida a menos en la actualidad, es conocido el tránsito de buques pesqueros de arrastre de camarón que principalmente hacen faena desde Punta Gallinas hacia el Este; también la pesca artesanal y de subsistencia practicada principalmente por pescadores de la etnia wayuu, para la cual utilizan desde cayucos con vela hasta pequeñas lanchas con motores de baja potencia de origen venezolano.

Los retos que se desprenden de las ideas expuestas anteriormente incluyen fortalecer la exigencia del cumplimiento de la normatividad marítima nacional e internacional en la actividad marítima, especialmente en motonaves de menos de 2000 TRB, diseñar una estrategia de largo plazo que permita evolucionar las costumbres y tradiciones equivocadas de algunos sectores de las gentes de mar que continúan con prácticas heredadas de la época de oro del contrabando y del desconocimiento de la normatividad y corregir temprano el rumbo de lo que puede ser una adecuada formulación del uso y goce de las playas turísticas de la zona para el municipio de Uribia.

Más cerca de lo expresado antes, están los retos asociados a lo que puede ocurrir en menos de cinco años, cuando sumado al incremento del tráfico de motonaves de alto bordo en Puerto Bolívar se agregue lo que podría ser una de las zonas para desarrollar actividades mar afuera en la jurisdicción, lo que puede suponer desde una hasta un número indeterminado de plataformas de exploración y/o explotación, tráfico de motonaves supplies, hasta el hipotético arribo de tanqueros, etc.

El posible escenario descrito obligaría a proyectar, como en efecto se tiene previsto, o a adoptar mayores capacidades, tales como el Control de Tráfico Marítimo. Es interesante para el Estado en general, pero en particular para los interesados en temas marítimos, advertir que si a todo ello sumamos los factores asociados al manejo ambiental de áreas protegidas o parques naturales, el desarrollo marítimo debe entrever un equilibrio acertado en sus planteamientos, para garantizar que las actividades económicas no afecten ecosistemas biológicamente valiosos como Bahía Portete o Bahía Honda, actualmente bajo estudio de autoridades ambientales.

Para finalizar, se puede indicar que los desafíos de la Autoridad Marítima en la zona no son menores, ya que se debe direccionar un tipo de actividad marítima marcada por grandes diferencias tecnológicas, de recursos, tradiciones culturales y dificultades en la administración pública dadas por la ubicación geográfica, sumado a las condiciones de su litoral, régimen de vientos, exigencias ambientales. Todo lo anterior bajo la premisa de que los actuales y futuros impactos de la dinámica marítima conllevan gran valor económico para los fines de prosperidad del Estado colombiano y enormes beneficios para la Colombia marítima que todos anhelamos.

#### Referencias Bibliográficas:

- <http://www.cco.gov.co/cnaval.htm>
- <http://www.cerrejon.com/site/nuestra-empresa/historia/nuestra-historia-1980-1989.aspx>
- DIMAR. Plan Estratégico de Desarrollo. Autoridad Marítima Nacional. Dirección General Marítima. 2011-2019. Bogotá, 2011.
- GONZÁLEZ-PLAZAS S., Pasado y presente del contrabando en la Guajira: aproximaciones al fenómeno de ilegalidad en la región. Centro de Estudios y Observatorio de Drogas y Delito (CEODD). Facultad de Economía. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario, 2008.
- MAHAN, A.T. El interés de Estados Unidos de América en el poderío marítimo, presente y futuro; (trad. de A. Amezcua), Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, Editorial Unibiblos, 2000.
- OMI. Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio Marpol 73/78) En: Consolidado 2007, Edición digital DIMAR.

\*Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, Dirección General Marítima