La Timonera

Liga Marítima de Colombia ...Por los Ríos y los Mares

www.limcol.org
ISSN-2145-4655
JUNIO 2014
AÑO XX
EDICIÓN N° 21

COTECMAR

Colombia

ARMADA NACIONAL
REPÚBLICA DE COLOMBIA

ARC Golfo de Tribugá

Cotecmar es Armada Nacional

ARC 7 de Agosto

Diseño, Construcción, Reparación y Mantenimiento de Buques y Artefactos Navales.

Presidencia
Avenida Calle 26 No. 69B - 53 Piso 4 | Bogotá D.C. - Colombia

Vicepresidencia de Tecnología y Operaciones
Centro Histórico, Plaza San Pedro # 4-34 | Cartagena de Indias - Colombia
ventas@cotecmar.com

/Cotecmar @Cotecmar www cotecmar.com

La Timonera
Liga Marítima de Colombia
Por los Ríos y los Mares

EDICIÓN N° 21
Junio 2014
Registro ISSN 2145 - 4655

Directora / Editora
Flor Mercedes Mayorga Linares

Consejo Editorial
Almirante Guidberto Barona Silva, - CN David Salas Prieto, – CN Carlos Escamilla Camacho – CF Enrique Alejandro Díaz Zambrano- CF Antonio Arango Loboguerrero Dra. Flor Mercedes Mayorga Linares.

Diagramación, Diseño, Fotografias Publicidad y Acabados
Jairo Enrique Munard Diaz

Impresión
Rasgo y Color Tel: 743 51 82

LIGA MARÍTIMA DE COLOMBIA

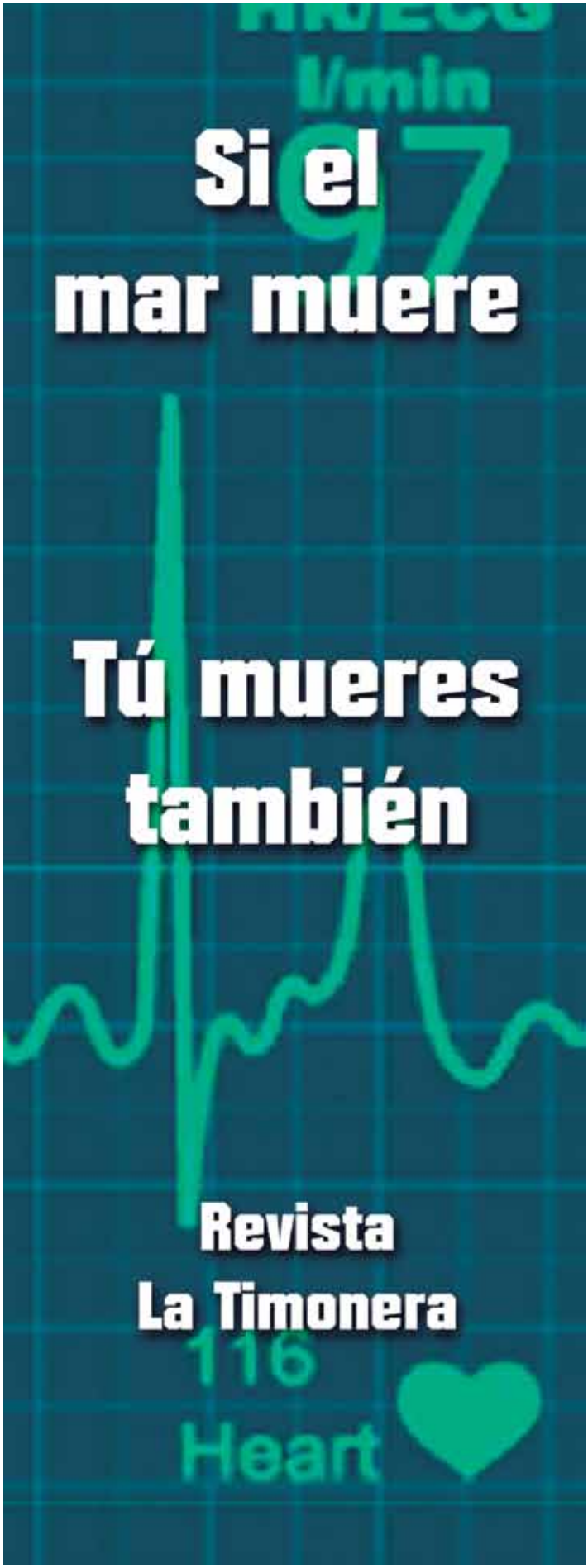
Teléfax:57 (1) 749 4764
www.limcol.org
E mail: **limcol@hotmail.com**
ligamaritimadecolombia@limcol.org
revistalatimonera@gmail.com

Consejo Directivo

Almirante Guidberto Barona Silva, Presidente - CN David Salas Prieto, Vicepresidente – CF Enrique Alejandro Díaz Zambrano Secretario – CN Carlos Escamilla Camacho -TC Carlos Alberto Aguilar Ramírez- CC Antonio Arango Loboguerrero –TK José Alonso Escobar Isaza – CF Ernesto Cajiao Gómez - TF José Rafael Otoya Arboleda- CA Moises Victoria Azula – MY Alonso Corredor Serrano- CF José Hoover Morales - Dr. Carlos Humberto Lopez Alvarez- Dr. Alfredo Orcasitas Curvelo – CF Luis Antonio Parra García, Fiscal – CC Hector Vanegas Romero, Tesorero - Flor Mercedes Mayorga Linares. Directora Ejecutiva

Los articulos de esta revista son responsabilidad de sus autores y no reflejan la opinión de La Timonera ni de la Liga Marítima de Colombia. Pueden ser reproducidos, con mención del autor y de la revista La Timonera

BOGOTÁ - COLOMBIA



MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

CAPROVIMPO

Caja Promotora de Vivienda Militar y de Policía

BIENESTAR Y EXCELENCIA

MODELO TRADICIONAL M14 Misión Cumplida, ¡Vivienda Propia!

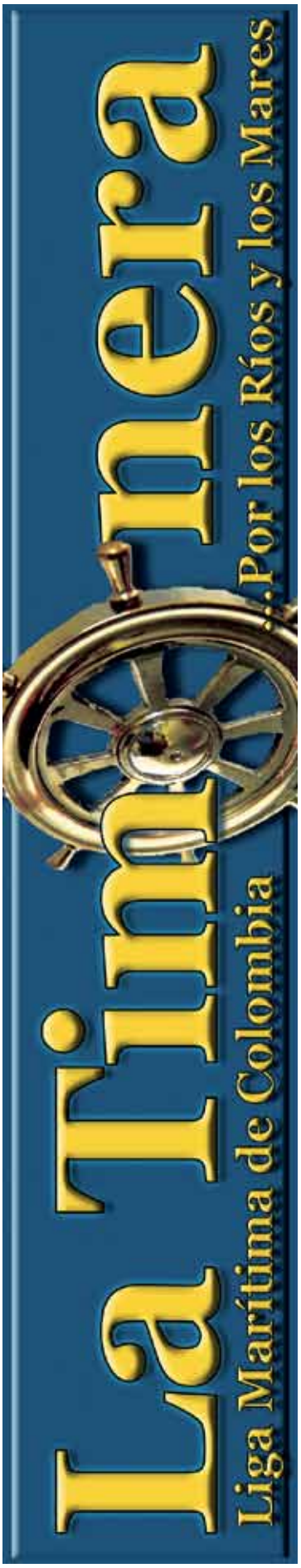
Señor Afiliado,

Si ya cumplió 168 cuotas de aportes, o en el caso que usted sea Soldado Profesional o Infante de Marina Profesional y tenga 15 años o más de servicio, este es el momento de acceder a una solución de vivienda, que otorga el Estado a través de **CAPROVIMPO.**

Mayores informes en:

Centro de Contacto al Ciudadano (1) 220 72 12

Línea Gratuita Nacional 01 8000 919 429



Portada:
Ave en el manglar. Nuquí – Chocó.
Por: *Manuel Velandia.*

CONTENIDO

OPINIÓN 4

- Charlas con el mar II.
- El mar como motor de desarrollo en Colombia.
- Todos a bordo.

INFORME ESPECIAL 14

- La dilución de funciones en materia de explotaciones costa afuera y el pago de regalías para investigación.

TRANSPORTE 20

- El triángulo transporte, infraestructura y logística: clave para la competitividad internacional de los productos colombianos.
- Hacia un concepto integral de marina mercante.
- Reflexiones acerca del conocimiento de embarque marítimo.

MEDIO AMBIENTE 32

- Carbón y mar: la transformación de la oferta turística del caribe colombiano.
- Acandí, playón y playona, un santuario para la protección de tortugas marinas.
- Eco isla de Manzanillo, Cartagena, Bolívar.
- Hacia la declaratoria de una nueva área marina protegida en el Golfo de Tribugá.
- Turismo de río y playa: desarrollo de un producto turístico en el departamento de Meta.

RÍOS Y MARES 46

- Saint John´s - Antigua y Barbuda.

PESCA 48

- Hacia el manejo integral pesquero en el corregimiento de Capurganá (Urabá chocoano, caribe colombiano).
- Proyecto financiado por Oceans 5.

EDUCACIÓN 54

- Educación: una herramienta para reconocer la importancia de nuestros mares.
- Acciones para la recuperación integral del río Manzanares.

GENERAL 62

- Seguridad marítima como motor del turismo náutico en el caribe colombiano.
- Certificación de playas.
- Atención a un derrame de hidrocarburos en la mar. Un ejercicio de autoridad marítima

HISTORIA 70

- El náufrago del Chiriquí.

OPINIÓN

Por: CN Jaime Sánchez Cortés.

Imagen: Eutrofización en playas Chinas. Tomado de: *http://blogueiros.axena.org/*

CHARLAS CON EL MAR II

El noventa por ciento de los seres vivos desaparecieron del planeta tierra hace unos doscientos cincuenta millones de años. Parece que este fenómeno ha ocurrido periódicamente en el planeta y la explosión de biodiversidad que los siguen, parece sustentar al hipótesis que cada cierto tiempo las especies dominantes, depredadoras sin competencia, desaparecen para permitir que nuevas especies tengan la oportunidad de poblar la tierra, diversificándose en nuevas especies y dándole un poderoso y renovador impulso a la biodiversidad agotada, por los abusos de una especie dominante sin competidores ni enemigos. Fue necesario que desaparecieran los invencibles dinosaurios y los inatacables peces acorazados para que pudieran prosperar los pequeños mamíferos que, por fin, pudieron multiplicarse y diferenciarse en gran cantidad de especies y apareciera el hombre, para convertirse en la especia dominante que, con su olímpico desprecio y vanidad parece haber acelerado el momento del relevo genético.

Imagen: *Eutrofización. Tomada de: http://www.universalocean.es/*

Hace unos diez años los pescadores de cangrejos en la costa de Oregón descubrieron que toda la vida visible había desaparecido en su área de pesca y los científicos de la NOAA concluyeron que esto se debía a la desaparición del oxígeno disuelto y las hipótesis que se estudian, parecen señalar al calentamiento global y los vertimientos exagerados de materia orgánica al mar como la causa de la desaparición acelerada del oxígeno disuelto. Estas, llamadas zonas muertas del mar, se han multiplicado desde entonces y crecido en tamaño. Recientemente la NOAA ha señalado que el nivel de dióxido de carbono en la atmósfera terrestre superó por primera vez las 400 partes por millón, nivel no alcanzado por la tierra en millones de años."Estamos creando un clima prehistórico en el que la sociedad enfrentará riesgos enormes y potencialmente catastróficos"[1] "No hay precedentes en la historia de la tierra de un incremento así de brusco de las concentraciones de gases de efecto de invernadero"[2] . Una simple charla con el mar, mediante los más avanzados modelos de predicción del cambio climático, solamente deja un punto de discusión: ya llegamos al punto de no retorno de la reversión climática o estamos demasiado cerca? Llevados de la mano por los medios, la opinión pública ha reducido el calentamiento global a un simple problema de aumento del nivel de los mares y por tanto, vivir en las montañas puede ser una forma de protegerse de sus consecuencias y un buen aire acondicionado puede hacer irrelevante un incremento de dos grados en la temperatura media de la tierra. El problema del cambio climático puede ser así de simple?

La destrucción sistemática de la biodiversidad, la contaminación de los océanos y la aparición y multi-

Imagen: *Bloom de algas no tóxicas que produjeron hipoxia. Tomadas de: www.iieh.org/*

plicación de sus zonas muertas, el calentamiento global, las bacterias resistentes a los antibióticos, las armas de destrucción masiva, etc. son los heraldos de la catástrofe que la humanidad y sus dirigentes se niegan a aceptar. Un incremento de dos grados en la temperatura media del planeta podría ser el punto de quiebre para el relevo de la actual especie dominante, como muestran algunos modelos matemáticos recientes.

El Big Bang, "*idea axial de la cosmología moderna*", se estima que ocurrió hacer trece mil millones de años, el nacimiento del sistema solar parece haber ocurrido hace cuatro mil quinientos millones de años y la vida en la tierra apareció posiblemente hace unos tres mil setecientos millones de años, en condiciones terriblemente inhóspitas y a partir de arquebacterias, capaces de soportar el calor de las fumarolas de las zonas de generación de las placas tectónicas, de las cuales obtienen la energía para llevar a cabo múltiples reacciones químicas. Es decir, estos organismos termo activos surgieron, aparentemente, de las fumarolas de las profundidades de los océanos y posteriormente dieron origen a especies nuevas capaces de sobrevivir en ambientes más fríos.[3] Las bacterias siguen siendo la forma de vida predominante en el mundo actual y, posiblemente, lo sea cuando el *"homo sapiens"*, cuyos antepasados aparecieron hace solo unos cinco millones de años, desaparezca de la faz de la tierra.

La historia de la vida en nuestro planeta es la de la constante lucha por la energía para mantener la vida. Algunos organismos la obtienen directamente de las fuentes primarias y los demás devorando a los que la han acumulado. Las estructuras orgánicas más simples son más flexibles y

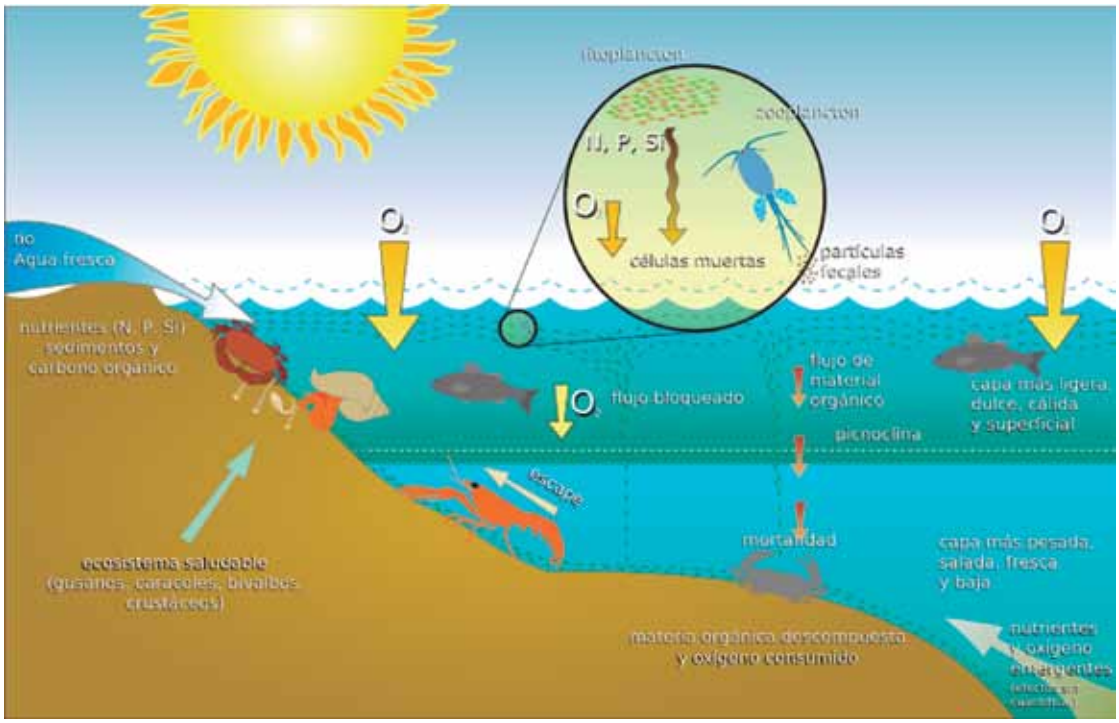


Imagen: *Proceso de eutrofización. Tomada de: http://www.universalocean.es/*

se adaptan con facilidad a los cambios en el entorno. Las más complejas tienen mucha más dificultad para adaptarse. Las bacterias abundan por ser organismos simples y tener la capacidad de intercambiar información genética con los demás organismos, para adaptarse rápidamente a los cambios de los ecosistemas. Su flexibilidad contrasta con la vulnerabilidad de los organismos más grandes y complejos, demasiado vulnerables a los cambios ambientales. El homo sapiens ha logrado llegar a la "era del conocimiento" y puede intercambiar sabiduría y experiencia para perdurar, pero olvidó como conservar la estabilidad del medio ambiente y la biodiversidad biológica para asegurar su supervivencia.

El aumento de la temperatura promedio del planeta, la desertización del océano y la acelerada desaparición de la biodiversidad, son los heraldos de un cambio ambiental muy severo e irreversible en un planeta que se ha mantenido en un equilibrio inestable durante largo tiempo y parece estar llegando muy rápidamente a las condiciones anteriores a la aparición del hombre sobre la tierra.

En este proceso, la humanidad avanza velozmente en la destrucción de las fuentes secundarias de energía: la agricultura y la biodiversidad, olvidando que pequeños cambios en su ecosistema producirán catastróficos escenarios para su supervivencia, tal como los modelos matemáticos más recientes lo pronostican. La atención de la opinión pública se ha centrado en los efectos nefastos de la elevación del nivel del mar por el deshielo de los casquetes polares y olvida que el calentamiento global produce más preocupantes síntomas: la proliferación y crecimiento de las zonas muertas en los océanos, por ser un fenómeno reciente de crecimiento acelerado, parece ser un buen ejemplo de lo que implica un aumento de solo dos grados centígrados en el temperatura media del planeta. La aparición de virus y bacterias cada vez más agresivos y resistentes a los antibióticos y demás remedios surgidos de la "era del conocimiento", la escasez cada vez mayor del agua como elemento vital, consecuencia del deshielo de los nevados, el avance de las pandemias tropicales hacia las zonas templadas y la aparición de otras nuevas en estas, nos dan un indicio de la forma como la humanidad desaparecerá para dar paso a la renovación de la vida en el planeta. Antes se creía que este proceso podría ocurrir en un futuro muy lejano, pero los modelos ambientales y los descubrimientos epidemiológicos recientes nos permiten concluir que nuestros hijos sufrirán, directamente, todas las consecuencias del cambio climático.

"***Si la Torre Eiffel representase la edad del mundo, la mano de pintura que cubre el punto más alto sería la historia del hombre; y todos pensarían que la torre se construyó por esa pintura. Creo que los demás lo pensarían; yo no***"

Mark Twain.

Referencias Bibliográficas

[1] *Instituto de Investigación Grantham para el Cambio Climático. Escuela de Economía y Ciencias Políticas de Londres. "El Tiempo Mayo 11 de 2013.*

[2] *Michael Mann, Director del Centro de Ciencias de la Tierra, Universidad Penn State. El Tiempo mayo 11 de 2013.*

[3] *MAPS OF TIME. David Christian. ISBN 84-8432-703-5. By the regents of the University of California 2004*

OPINIÓN

Por: Vicealmirante (Ra) Jaime Jaramillo Gómez.

Imagen: *Y Colombia que? Por: Jairo Munard*

EL MAR COMO MOTOR DE DESARROLLO EN COLOMBIA

Este tema tan estudiado y tan controvertido por diferentes actores de la vida nacional, desde poetas hasta economistas, pasando por connotados marinos y especialistas, nos deja sin lugar a dudas, un sabor amargo por el poco interés que ha despertado a lo largo de los años entre la clase dirigente del país, tanto gremial, empresarial como política y pese a coincidir todos, en foros, congresos y hasta en Consejos de Ministros, poco o nada se avanza para reconocer el potencial del país y la necesidad de generar una política de Estado que le dé el impulso y la importancia dentro del Plan de Desarrollo de cada cuatrienio presidencial y se cree el Ministerio del Mar o una Ley Marco para volcar la economía hacia los dos litorales y enfrentar retos de verdadera significación dentro de la globalización.

Se dejaron pasar en su momento oportunidades únicas que ya no se pueden recuperar, tal y como fue la pérdida de la Flota Mercante Grancolombiana, por no adelantarnos y mirar el futuro con mayor objetividad para aprovechar ventajas y mantener el Poder Marítimo, - conformado por el poder naval militar y el poder mercante- en la región. La poca visión para emprender obras de importancia y no haber construido un canal interoceánico. Se nos adelantó Panamá con su ensanche y ahora Nicaragua con su proyecto que cambiará la geopolítica de El Caribe, de hacer otro canal en asocio con el gobierno chino. El pésimo manejo que se le dio al problema limítrofe con Nicaragua que nos llevó a perder más de 75.000 Kilómetros cuadrados de aguas jurisdiccionales, el congelamiento por décadas de las negociaciones con Venezuela para arreglar definitivamente el problema limítrofe en el Golfo de Coquivacoa, la falta de decisión para la limitación de la frontera marítima con el Ecuador en el Pacifico y como si fuera poco, la infraestructura complementaria de los puertos está en un atraso inconcebible, gracias a la miopía de varios gobiernos que por un lado adelantaron gestiones para firmar Tratados de Libre Comercio, sin contar el país con la adecuada infraestructura para responder a tamaños desafíos, es decir, "ensillaron antes de traer las bestias"; la

Imagen: *Bajamar, uno de los barrios deprimidos de Buenaventura que sufre la violencia de mafias. Tomadas de: www.dw.de/ Montaje: Jairo Munard*

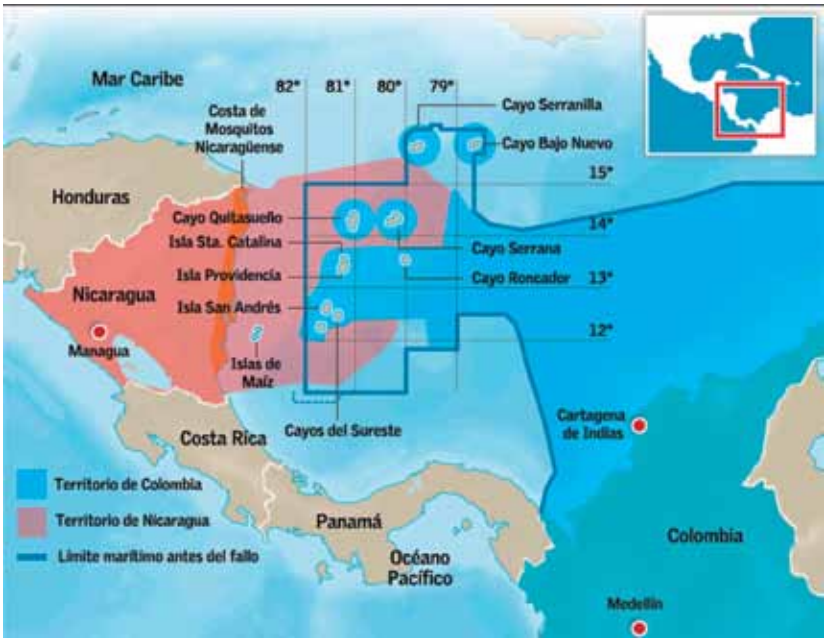


Imagen: *Las nuevas fronteras maritimas tras litigio entre Colombia y Nicaragua. Tomada de: www.emol.com/ Montaje: Jairo Munard*

cadena de transporte no se actualiza ni se moderniza con líneas de ferrocarril de trocha ancha que comunique los centros de producción con los puertos y se pretende lograr ser competitivos llevando la carga por carreteras no aptas para un tráfico pesado y constante de mercancías en doble vía.

En materia de pesca, dejamos que países vecinos como Ecuador, Perú, Nicaragua, Guatemala, Honduras o Panamá y países asiáticos, aprovechen nuestras reservas y se beneficien económicamente de la riqueza ictiológica colombiana, como por ejemplo, del atún de aleta amarilla trans zonal. Otros países, más avezados como Japón, Corea, China, etc…, llegan y saquean nuestros mares sin que ejerzamos soberanía y apliquemos leyes severas para castigar sus aventuras en nuestras aguas, pues no contamos con los presupuestos ni las unidades de superficie necesarias para cubrir nuestro extenso espacio marítimo.

Se nos presentó la oportunidad de hacer extensiva nuestra presencia por proyección a la Antártida a partir de Malpelo para establecer en el gélido continente austral, una base de experimentación científica y poder interactuar con otros países en proyectos de gran significación e importancia para la humanidad y la preservación del planeta, y a ello le restamos toda importancia, perdiendo así presencia y liderazgo en tan significativa empresa.

La industria naval nuestra, es una prometedora pero incipiente actividad que se encuentra muy limitada frente a otras del continente como Brasil, Chile, Perú o Panamá; para no compararnos con Canadá y Estados Unidos. Colombia con seis posiciones de varada y 3.600 toneladas de capacidad de Levante, está muy lejos de competir con Brasil que posee 12.000 toneladas de capacidad de Levante y muchas más posiciones de Varada y construye en la actualidad 11 astilleros en asocio con ocho compañías Gallegas, otro tanto podemos hablar de Chile.

La Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial – COTECMAR - a cargo de la Armada Nacional, no hace aún una presencia contundente en la órbita de la industria naval latinoamericana y se requiere de mucho mayor apoyo y esfuerzo por parte del Estado para que pueda competir significativamente a nivel continental y aprovechar el mercado que se tiene en la región.

Los puertos como el de Buenaventura, por donde se mueve el 60% de la carga de entrada y salida al país, adolece de graves problemas técnicos para su operación, su capacidad se hace cada vez menos atractiva para el tráfico que maneja y el problema social de la ciudad ha creado un clima de inseguridad inmanejable para las autoridades e insostenible para el gobierno que asume el asunto con medidas de choque pero sin soluciones de fondo. A lo anterior, hay que sumarle el problema de vías de acceso, el dragado anual de mantenimiento por la sedimentación del Dagua, la señalización y el control y vigilancia para impedir el tráfico de estupefacientes que se ha convertido para este puerto, en un problema de corrupción y crimen, de bandas organizadas y dominios territoriales y los altos costos para las navieras, etc…

Tumaco, el segundo puerto colombiano en el Litoral Pacífico, es una bomba de tiempo en lo social y es un campo de combate entre todos los grupos ilegales que se pelean su presencia en la zona para dinamizar su economía subterránea, ello ha llevado a este puerto a convertirse un polo de problemas para el desarrollo de la zona junto con poblaciones como Llorente, que funge como sede de una bolsa de valores de lo ilícito para toda la región.

Entre tanto, se sigue en discusiones bizantinas para definir la construcción de un puerto moderno en el Pacífico, en la mejor bahía del hemisferio occidental (Bahía Málaga), o en Tribugá, para que Colombia pueda dinamizar su economía y ser competitiva en función de su participación del grupo de países del Pacto del Pacífico, algo verdaderamente absurdo y que no tiene justificación ninguna al no haberse iniciado su construcción, toda vez que se cuenta con todos los estudios previos para tal fin. En El Caribe, aunque contamos con una infraestructura portuaria más desarrollada, se tienen problemas ambientales aún insolubles y de gran impacto y así como en el Pacífico, la pesca sigue siendo de muy poca importancia dentro de su participación en el PIB de los Departamentos costeros y aún menos en el de la Nación.

La exploración y explotación petrolera y gasífera está apenas en ciernes y existe una extensión considerable de zona económica exclusiva que potencialmente representa un nicho muy atractivo para la industria energética petrolera, sin embargo existen muchos factores de riesgo para los inversionistas en estas áreas, que no permiten su desarrollo a plenitud.

El sector turístico solo presenta avances en El Caribe, concentrado en las ciudades de Cartagena y Santa Marta, presentando escenarios naturales maravillosos en el Departamento de la Guajira, sin que hasta la fecha los gobiernos se hayan preocupado por impulsar y generar desarrollo de la industria turística apoyando esta con infraestructura vial y de servicios públicos para la inversión en hotelería y servicios complementarios.

Otro aspecto que se consideraría en cualquier país como lugar estratégico para la localización de la industria pesada, que le beneficiaría para su comercio exterior, sería su establecimiento en las costas de los dos litorales. Colombia con costas en los dos océanos, es considerada la puerta de entrada a sur américa y debería haber realizado hace mucho tiempo un plan de reubicación de su parque industrial hacia sus costas; sin embargo, hoy se siguen creando y estableciendo industrias en ciudades como Bogotá y Medellín y sus áreas metropolitanas a distancias considerables de las costas Caribe y Pacífica, esto no tiene explicación lógica, distinta a la del poder ejercido por los intereses políticos y económicos regionales sin pensar en los beneficios que le representaría al país el establecer sus industrias en ciudades como Buenaventura, Barranquilla, Valledupar, Riohacha, Montería o Sincelejo, lo cual aportaría en gran medida al desarrollo de las regiones con beneficio directo para los industriales e inversionistas. La industria nacional se tornaría competitiva y la infraestructura vial se podría dedicar al desarrollo del turismo y del transporte liviano, el costo de mantenimiento bajaría sustancialmente y mejorarían los márgenes de utilidad de productos de exportación pues los fletes terrestres, los

Imagen: *Yamauri, embarcaciones de banderas de Costa Rica, Honduras, Nicaragua y Ecuador en las que se movilizaban 60 extranjeros, con 14 toneladas de pesca ilegal. Tomada de: http://voxpopuli.net/ Momtaje: Jairo Munard*

Imagen: *Definición de los determinantes ambientales para la zona costera del departamento de Córdoba, Caribe colombiano Tomada de: www.invemar.org.co/ Montaje: Jairo Munard*

seguros, los tiempos de entrega y los riesgos, se bajarían sustancialmente dinamizando la economía.

Pero el país sigue de espaldas a sus mares e ignorando su potencial, más del 80% de la población colombiana no conoce el Pacífico, no sabe qué ciudades o poblaciones alberga su litoral, cuál es su potencial y mueren en esas condiciones. Su riqueza cultural representada en música, danzas, artesanías, gastronomía y costumbres ancestrales, mezcla de lo indígena con lo africano, raras veces sale para ser admirada en el interior del país y se torna en algo exótico, el hecho que logre alcanzar traspasar las fronteras patrias.

Entre tanto, la economía subterránea, aquella alimentada por el narcotráfico, el contrabando, el comercio clandestino de armas y de personas, llena espacios estratégicos en puertos y zonas costeras propicias para la navegación y utilización de rutas marítimas, haciendo un gravísimo daño al país y generando una pésima imagen internacional.

El mar entonces, como motor de desarrollo en Colombia, es aún un sueño lejos de ser realidad, posee un gran potencial en muchos aspectos como los que hemos enunciado en estas líneas y aún en otros que no hemos abordado, como el aprovechamiento de recursos mineros, de investigación en ciencias marinas, oceanográficas y su aplicación tecnológica, alimentaria, farmacéutica, geológica, energética, etc…

¿Qué hacer para lograr interesar al gobierno central, congresistas, gremios, científicos, transportadores, hoteleros, inversionistas nacionales y extranjeros, para que piensen en las bondades y privilegios de rediseñar el concepto de desarrollo económico, cuando se han firmado decenas de Tratados de Libre Comercio y seguimos de espaldas a los dos océanos?

Pensemos en el Ministerio del Mar, no como otro bastión político para engrosar las filas de la burocracia estatal, pensémoslo como motor del desarrollo del país, que creando sinergias con Ministerios como el de Comercio y Turismo, Medio Ambiente, Hacienda, Agricultura y Defensa; pueden cambiar el derrotero económico de la nación. Contamos con un capital humano altamente preparado y conocedor del potencial marítimo que tenemos, pero en toda la historia de nuestra Armada, las generaciones de marinos especialistas en los diferentes ramos que ofrece la carrera naval, jamás los gobiernos los han aprovechado y se han perdido generaciones de expertos que pudieron aportarle al desarrollo del país, lo que otras profesiones no pueden, si del mar se trata.

Dejamos sembrada esta inquietud, con la esperanza que alguien de la dirigencia del país, con visión de futuro, la recoja y la impulse para bien de las nuevas generaciones de colombianos.

OPINIÓN

Por: Jean Claude Bessudo. Presidente Organización Aviatur.

Fotos: Archivo de Imágenes Aviatur

TODOS A BORDO

Cuando de hacer turismo se trata, las ofertas que ofrece el mercado son variadas y hay para todos los gustos y, en general, para todos los bolsillos. En los últimos lustros, Colombia ha venido avanzando en la materia, no solo como destino, sino también abriendo la posibilidad a que quienes vivimos en ella, tengamos opciones de salir del país y de optar por alternativas que antes eran casi inexploradas (ir al Amazonas, o a los parques naturales, por ejemplo) o resultaban demasiado costosas, como es el caso de los cruceros.

No obstante, esta alternativa de viaje va en crecimiento, y así lo ratifican las cifras oficiales, pues según el Ministerio de Comercio Industria y Turismo, entre enero y noviembre de 2013, Colombia recibió 259.805 turistas a través de cruceros, lo cual significó un crecimiento de 26,6% respecto a igual periodo de 2012. Sólo en noviembre, la cantidad de pasajeros ascendió a 32.475, es decir, 32,3% más que en el mismo mes de 2012.

Según la Sociedad Portuaria de Cartagena, para este primer semestre llegarán 210 grandes barcos que traerán a

YA ESTA PASANDO ...TE LO DIJIMOS
SI INSISTES EN NO CUIDAR EL AGUA
EL QUE SIGUE ERES TU

la ciudad más de 570.000 visitantes entre turistas y tripulantes, e ingresos calculados para la economía local por cerca de US$47 millones.

Y es que vale la pena aclarar, viajar en un crucero ya no es de ricos, ni mucho menos. Esta práctica se ha ajustado a las apreturas en tiempos de crisis y se ha democratizado para convertirse en una posibilidad vacacional realmente asequible. Cada vez es mayor el número de puertos en esta clase de embarcaciones, por lo que los precios son más asequibles.

Como he repetido en muchas oportunidades, evito el turismo masivo. Pero, como no tengo inconveniente en improvisar y adaptarme al mundo para no convertirme en especie en vía de extinción, pues tengo que reconocer que

he experimentado viajes en cruceros, que por fortuna para muchos colombianos utilizan a Cartagena como puerto de embarque, que me han conquistado, sobre todo, por brindarme la posibilidad de desconectarme del mundo, de ser dueño de mi tiempo y no de un reloj.

Que a uno lo arrullen las olas del mar como compinches de viaje día y noche, es un excelente acompañamiento. El stress se suele quedar en el puerto y, a bordo, es una buena oportunidad de dedicarse a uno mismo. Y eso es algo a lo que todos tenemos derecho.

El Caribe, además, ofrece una interesante oferta en lo que a escalas o paradas se refiere. Así como debo señalar que parar un solo día en ciudades como Roma o Atenas es una verdadera aberración, tengo que decir que la Costa Caribe ofrece acertados destinos que se pueden recorrer con poco tiempo disponible. Aruba y Bonaire, por ejemplo, son lugares que pueden dar mucho de sí en una sola jornada. Compras, buceo, jeep safaris, deportes acuáticos, etc…

A esto se suma que hoy, buena parte de la oferta cuenta con un equipo a bordo que hace que la experiencia de viaje sea para recordar: hay barcos provistos de piscinas, jacuzzis, bares y gimnasio que hacen imposible llegar a aburrirse; la actividad es para todos los gustos.

Reitero lectores: A la hora de salir de vacaciones, no hay que pensarlo dos veces para decir ***"Todos a bordo"***.

INFORME ESPECIAL

Por: CRIM (RA) Luis Eduardo Chávez Perdomo Abogado Marítimo.

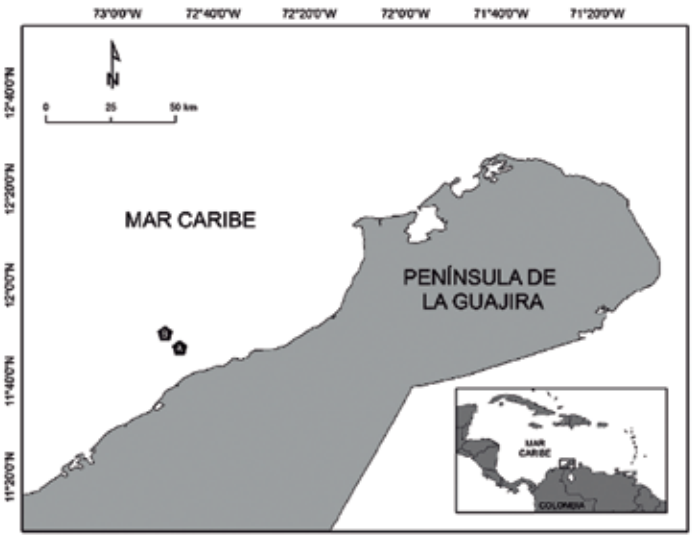
Imagen: *Campos de gas. Guajira (Chuchupa, Ballena y Riohacha) Tomada de: www.ecopetrol.com.co/*

LA DILUCIÓN DE FUNCIONES EN MATERIA DE EXPLOTACIONES COSTA AFUERA Y EL PAGO DE REGALÍAS PARA INVESTIGACIÓN

Teniendo en cuenta los desarrollos que viene enfrentado la industria marítima en Colombia y especialmente en el área de OFF SHORE en nuestros espacios marítimos, al investigar si se está cumpliendo las normas tanto en lo referente al artículo 187 del decreto ley 2324 de 1984 sobre regalías para investigación marina, así como las reglas mínimas en seguridad marítima aplicables para el caso para la prevención de derrames sobre el mar (Marpol) y las características que deben tener las plataformas en cuanto a la Construcción y el Equipo de Unidades Móviles de Perforación Mar Adentro como elementos mínimos de seguridad en nuestras aguas (Código MODU) , es relevante aclarar que la información presentada en este artículo fue dada por las Autoridades mediante la contestación de derechos de petición dirigidos al autor.

Es importante recordar las diferentes autoridades que pueden estar implícitas en la actividad, y algunas normas, establecidas para complementar el conocimiento del tema.

Imagen: *Ubicación de las plataformas Chuchupa A y B, frente al departamento de la Guajira en el mar caribe. Tomada de: www.scielo.org.co/*



En tal sentido y debido a la complejidad del tema, fue necesario establecer comunicación escrita a las siguientes autoridades con el fin de aclarar el tema: Ministerio de Hacienda, Ministerio de Medio Ambiente, Ministerio de Minas y energía, Agencia Nacional de Hidrocarburos y Dirección General Marítima.

La pregunta viene porque los campos de gas de La Guajira (Chuchupa, Ballena y Riohacha) en las plataformas de gas Chuchupa A y B, operadas por la Asociación Guajira, formada por Ecopetrol y Chevron-Texaco desde 1974, no muestran claramente el cumplimiento de esta norma, conociendo además de los grandes beneficios económicos para los explotadores, razón por la cual no es clara la forma de la realizar estas concesiones por parte del Estado en esta investigación y mucho menos se tiene conocimiento sobre los pagos efectuados para el desarrollo de investigación marítima por este concepto. Otro importante elemento para este cuestionamiento consiste en conocer el impacto de la aplicación del "Código de Minería[1]".

Este conjunto de normas promulgados en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, y su Acuerdo de 1994 relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención (explotación de los fondos marinos), busca tener unas reglas y procedimientos claras dentro de un marco jurídico general establecido y cumpliendo un mínimo de aspectos que eviten el daño medioambiental.

Hasta la fecha, la Autoridad ha promulgado el Reglamento sobre prospección y exploración de nódulos polimetálicos en la Zona (aprobado el 13 de julio de 2000); el Reglamento sobre prospección y exploración de sulfuros polimetálicos en la Zona (aprobado el 7 de mayo de 2010) y el Reglamento sobre prospección y exploración de costras de ferromanganeso con alto contenido de cobalto en la Zona (aprobado el 27 de julio de 2012).

Ese reglamento incluye los formularios necesarios para solicitar la concesión de derechos de exploración y terminología normalizada aplicable a los contratos de exploración. En la actualidad la Autoridad está preparando otro reglamento sobre prospección y exploración de costras de ferromanganeso con alto contenido de cobalto y sulfuros polimetálicos en la Zona. Todos estos reglamentos formarán parte del Código de Minería. Además, la Comisión Jurídica y Técnica ha aprobado recomendaciones para orientar a los contratistas respecto de la evaluación de los impactos ambientales causados por la exploración de nódulos polimetálicos.

Teniendo en cuenta la anterior explicación, el desarrollo de la temática de este artículo, busca responder los siguientes presupuestos:

1. Conocer la clase de normas existentes y las que están regulando las nuevas exploraciones sobre el Mar Territorial, la Zona Contigua y la Zona Económica Exclusiva en materia de Hidrocarburos, teniendo en cuenta además que existe un código minero de los mares.

2. La Cepal[2] argumenta que las reglas para la conservación ambiental y el mínimo impacto son tomadas por el Estado Ribereño, además de existen otras normas de prevención en aspectos de MARPOL, para la prevención de la contaminación marina y SOLAS - MODU para los Artefactos Navales que se estén utilizando.

3. Durante el desarrollo de estas explotaciones se está teniendo en cuenta el Decreto 2324/84, articulo 187 pues el decreto 2324 de 1984 en su artículo 187 reza "Cuando como resultado de las exploraciones marítimas y costeras conduzca a la explotación económica de cualquier recurso, la ley fijara un porcentaje de las regalías que le corresponde a la Nación, con destino a la financiación de las investigaciones de oceanografía que emprenda la Dirección General Marítima."

De esta forma se desprenden las peticiones a las diferentes autoridades antes enunciadas, las cuales de acuerdo a su competencia respondieron, cada una, con sus argumentos, las cuales fueron solicitadas así:

1. Requiero que se me explique y enuncie las normas que se están utilizando en materia de concesiones marítimas
2. Conocer cuáles son las normas que se están incoando para la conservación ambiental y el mínimo impacto y cuales autoridades vigilan esta tarea.
3. Clase de normas ambientales se están tomando por parte de los concesionarios tanto para la prevención de la contaminación marina, como para la seguridad de los artefactos navales que realizan este trabajo.
4. Qué entidad ambiental da las licencias.
5. Si se ha cumplido el mandato legal del decreto 2324/ 84 del porcentaje de regalías para la investigación.

Imagen: *Plataforma Chuchupa frente al departamento de la Guajira. Tomada de:* www.ecopetrol.com.co/

Por esta razón, verán ustedes como las diferentes entidades respondieron, mediante oficios así: Ministerio de Medio Ambiente, Ministerio de Minas y Energía, Agencia Nacional de Hidrocarburos, DIMAR, CLEMAR, se aclara que El Ministerio de Hacienda y Crédito Público solo respondió al cuestionario que el tema no era de su competencia. Conociendo la dificultad del tema y la extensión de las respuestas recibidas, presento a ustedes las respuesta del primer interrogante a sabiendas de que todo el trabajo podrá ser consultado en la revista virtual por lo cual ruego a ustedes su tiempo para leerlo y así entender todas las conclusiones.

1. REQUIERO QUE SE ME EXPLIQUE Y ENUNCIE LAS NORMAS SE ESTÁN UTILIZANDO EN MATERIA DE CONCESIONES MARINAS.

• **La AGENCIA NACIONAL DE HIDROCARBUROS** respondió: "En el marco de las funciones de la Agencia Nacional de Hidrocarburos previstas en el artículo 4 del Decreto 4137 de 2011, le informamos que para efectos de la contratación de áreas para la exploración y producción de hidrocarburos en áreas continentales y costa afuera, la normatividad aplicable es el Acuerdo 004 de 2012, emiti-

do por el Consejo Directivo de la ANH y por el cual "se establecen los criterios de administración y asignación de áreas para exploración y explotación de los hidrocarburos propiedad de la Nación, se expide el Reglamento de Contratación correspondiente, y se fijan reglas para la gestión y el seguimiento de los respectivos Contratos".

Este procedimiento se rige por los términos de referencia Ronda Colombia 2012. El modelo contractual con el que se suscribirán los contratos para áreas costa afuera será el mismo para no continentales".(Subrayado fuera de texto), al respecto es importante aclarar que las ÁREAS COSTA AFUERA, están más allá de las 12 millas náuticas o del Mar territorial, y en su respuesta tal vez esta autoridad quiso decir área Continental.

• **El MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA** se pronuncia de la siguiente manera: "Es importante mencionar que la Constitución Política de Colombia en su artículo 361 hace referencia a todo lo que tiene que ver con el tema de las regalías, aclarando que todos los recursos que se recauden por esta causa se destinarán a proyectos para el desarrollo social, económico y ambientales de las entidades territoriales, y en este caso en concreto, a las investigaciones de oceanografía. Así, y de conformidad con la Constitución Política el Artículo en mención manifiesta que (…) Los departamentos, municipios y distritos en cuyo territorio se adelanten exploraciones de los recursos naturales no renovables, así como los municipios y distritos con puertos marítimos y fluviales por donde se trasporten dichos recursos o productos derivados de los mismos, tendrán derecho a participar en las regalías y compensaciones, así como a ejecutar directamente estos recursos[3]. Teniendo en cuenta lo anterior, es pertinente aclarar que la norma que regula las regalías es la ley 1530 de 2012, y en lo referente al caso concreto el legislador expresa lo siguiente:"(….) ARTICULO 38. YACIMIENTOS EN ESPACIOS MARÍTIMOS JURISDICCIONALES: Para las exploraciones de recursos naturales no renovables que se encuentren en espacios marítimos jurisdiccionales, las regalías y compensaciones de que se trata el inciso segundo del artículo 361 de la Constitución Política, se liquidarán a favor de las entidades territoriales con costas marinas que estén ubicadas hasta cuarenta (40) millas náuticas de la zonas de exploración, en los términos estipulados en la ley, previa delimitación de la Dirección General Marítima.

En los eventos en que el yacimiento localizado es los espacios marítimos jurisdiccionales beneficie a dos o más entidades territoriales, el Ministro de Minas y energía o quien este delegue la fiscalización, previa delimitación de la dirección General Marítima (DIMAR) definirá para cada caso, mediante resolución, la participación que corresponda a cada beneficiario teniendo en cuenta el área del yacimiento y los volúmenes de producción.(….)[4].

• **La DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA** expresa lo siguiente: "De acuerdo con lo dispuesto en los numerales 9 y 10 del Artículo 3 del Decreto 2324/84, se consideran actividades marítimas, entre otras, aquellas relacionadas con la investigación científica marina en todas sus disciplinas, así como los sistemas de exploración, explotación y prospección de los recursos naturales del medio ambiente. De igual forma, en virtud de lo establecido en el artículo 5, numeral 2 y 21, son funciones y atribuciones de la Dirección General Marítima, dirigir, controlar y promover la investigación científica marina, y autorizar y controlar las concesiones y permisos en las aguas, terrenos de bajamar, playas y demás bienes de uso público de las áreas de su jurisdicción.

En concordancia, los artículos 181 y182 ibidem, define el concepto de exploración costera y submarina, y exploración sísmica, y señala que cuando estos son desarrollados en las playas marítimas, en mar jurisdiccional o en la plataforma continental, requiere permiso de la Dirección General Marítima, previo concepto favorable del Ministerio de Minas y del Misterio de Medio Ambiente y demás entidades que deban conocer el proyecto de investigación.

Imagen: *Nódulo polimetálico, cuerpo rocoso de forma casi esférica compuestos por diversos minerales dependiendo del lugar en donde se encuentren. Son codiciados por su contenido de magnesio, níquel, cobre, cobalto, molibdeno, fierro y aluminio. Tomada de: http://elblogdeinternacional.blogspot.com/*

De igual forma, el Decreto 644 de 1990, reglamenta parcialmente el Decreto ley 2324/84, y establece el trámite de las solicitudes para realizar investigaciones científicas o tecnológicas marinas en los espacios marítimos jurisdiccionales colombianos y se dictan otras disposiciones. Adicionalmente, es de mencionar que mediante la Resolución 674 de 2012 proferida por esta dirección, se determinaron y establecieron las condiciones, los procedimientos y medidas de seguridad para el desarrollo de las operaciones de unidades móviles, buques de buques de apoyo y buques de suministro que se realicen costa afuera. Apoyo y buques de suministro que se realicen costa afuera".

• **EL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE**, dice que: "las normas aplicables en materia de concesión marinas, no son competencia de este Ministerio, siendo de La Dirección General Marítima de conformidad con el numeral 21 artículo 2324 del decreto 2324/84.

Como podemos observar a las preguntas dadas por las diferentes Autoridades, no hay uniformidad en el trato, con el agravante de que por ejemplo la Agencia nacional de hidrocarburos hace el mismo trato a espacios marítimos que a las concesiones Terrestres en materia de hidrocarburos, por otro lado la Dirección General Marítima ni siquiera enuncia las demás autoridades competentes, lo que hace que por falta de gobernabilidad en el tema marítimo todos tengan injerencia en los espacios jurisdiccionales marítimos pero no coordinen y mucho menos apliquen sus protocolos si es que los tienen para coordinar este tema. En el mismo sentido la Resolución 674 de 2012 a pesar de que se aplica a los medios que pueden ser utilizados en las operaciones costa afuera, nunca habla de la definición de costa afuera que para el buen entendedor sería aplicable a los espacios marítimos más allá de las doce millas náuticas, pues en el mar territorial existe plena soberanía.

CONCLUSIONES

1. No existe una política pública por parte del Gobierno Nacional, que ayude a mitigar los riesgos que se avecinan con las explotaciones off shore o costa afuera, además de existir una diáspora normas y de funciones en diferentes estamentos gubernamentales y por ende dificultad de control y cumplimento de las normas.

2. El Código Minero Colombiano (Ley 685 de Agosto de 2001) contiene información específica relacionada con la minería. En el Capítulo XV se define de acuerdo con el ordenamiento internacional, los siguientes espacios marítimos sobre los cuales norma el Código: Mar territorial, Zona Contigua, Plataforma Continental y Zona Económica exclusiva. El texto indica que en estas zonas, las actividades de exploración y explotación minera se ejecutan mediante contratos de concesión que están basados en las normas del Código en mención.

También reconoce, los fondos marinos internacionales como "correspondientes al fondo y subsuelo de las aguas internacionales y que con la denominación de "La zona", los cuales han sido declarados, en cuento a los recursos mineros adyacentes, patrimonio común de la humanidad", El régimen minero establecido por los espacios marinos jurisdiccionales, se aplicara mediante concesiones, cuyas propuestas para la exploración deben ceñirse tanto a los términos de referencia de los estudios de Evaluación de Impacto Ambiental, como las guías de manejo ambientales pertinentes y disponer de las correspondientes licencias ambientales la forma de participación del Estado en la minería de la Zona Internacional se llevara a cabo con el reglamento para la prospección y exploración de nódulos polimetálicos en la zona[5].

3. Por otro lado la ley 1530 de 17 Mayo de 2012, "por medio del cual se regula la organización y el funcionamiento del sistema general de regalías" es aplicable para los entes territoriales, y no deroga ni es contraria a la disposición contemplada en el decreto ley 2324/84.

Imagen: *Ley de regalías. Departamentos que recibieron entre 2004 y 2009 el 60% del total de regalías, como La Guajira, tienen los índices más altos de mortalidad infantil y niveles de probreza e indigencia superiores al promedio nacional. Tomada de: http://www.unperiodico.unal.edu.co/*

4. Efectivamente existe una norma aunque específicamente para el caso de la investigaciones Oceanográfica no se ha reglamentado, razón por la cual la Armada Nacional a través de la Dirección General Marítima debe proponer al ejecutivo la reglamentación del artículo 187 del Decreto ley 2324/84, pues después de 1974 y a la fecha no existe información sobre los recursos recibidos para investigación oceanográfica por lo que se infiere el no cumplimiento de la norma enunciada además de que la norma sobre regalías posterior habla solo de entes territoriales, lo que quiere decir que no tiene efecto sobre la norma anterior, o derogación de la misma como lo exprese en el punto anterior.

5. El Código MODU[6] para plataformas, proveniente del Solas y el reglamento para la prospección y exploración de nódulos polimetálicos en la zona[7] o Código Minero[8], no han sido aprobados por Colombia y por ahora aunque son fuentes importantes y derroteros a seguir no tiene la fuerza regulatoria para su buen cumplimiento de las actividades marítimas y de la exigibilidad en la construcción cumpliendo mínimos de seguridad para las plataformas en nuestras aguas jurisdiccionales.

6. Todas las Autoridades responden a la petición de diferente forma, al analizar la temática expuesta no se ve un derrotero común, ni solución al problema de las regalías para investigación científica, solo en materia de licencias ambientales hay una congruencias, pues dependiendo de su óptica a un mismo problema dan diferentes soluciones y muchas veces la poca congruencia o unanimidad de la temática en el ámbito marítimo, muestra la debilidad del Estado para nuestros espacios jurisdiccionales.

7. Es imperante seguir con la labor de la CCO (Comisión Colombiana del Océano) en cuanto a la divulgación y conocimiento de todos los entes administrativos de la PNOEC – Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros, específicamente para el tema en cuestión el numeral 2.2.6 Minerales, Hidrocarburos y fuentes de energía no convencionales (FENC), alternas o renovables y sus desarrollos sugeridos en este plan.

8. La DIMAR a través de La Resolución 674 "Mediante la cual se determinan y establecen las condiciones, los procedimientos y medidas de seguridad para el desarrollo de las operaciones de unidades móviles, buques de apoyo y buques de suministro que se realicen costa afuera", busca determinar y establecer las condiciones, los procedimientos y medidas de seguridad para el desarrollo de las operaciones de unidades móviles, buques de apoyo y buques de suministro que se realicen costa afuera. En el artículo 11 de la Resolución y subsiguientes, se regula el proceso de evaluación de riesgos y medidas de mitigación durante la Ejecución de operaciones offshore. Sin embargo, y lo básico no establece que es consta afuera en sus definiciones y solo se aplica a parte delos elementos utilizados en esta operación pero la plataforma en sí, no es motivo de reglamentación.

9. La Convención Internacional para la prevención por contaminación de Buques, del 2 de Noviembre de 1973, Marpol 73 que dice en donde el Buque es "todo tipo de embarcaciones que operen en medio marino, incluidos los aliscafos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos y plataformas fijas y flotantes". Además en la misma Convención se entiende por hidrocarburos el petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, el fueloil, los fangos, los residuos petrolíferas y los productos de refinación (distintos de los de tipo petroquímico que están sujetos a las disposiciones del Anexo II del presente Convenio) y, sin que ello limite la generalidad de la enumeración precedente, las sustancias que figuran en la lista del apéndice I de este anexo, recordando que este Convenio es aprobado por Colombia mediante la Ley 12/81, por lo que en este aspecto la DIMAR es competente incluso en las Plataformas.

10. Queda claro que la ley 1450 de 2011, protege algunas áreas marinas costeras, sin embargo no es concordante con las normas de protección y exigibilidad a los concesionarios sobre los medios y métodos que debe utilizarse para la exploración y explotación de hidrocarburos aguas afuera y la protección y mediciones del riesgo en estas actividades desde el punto de vista ambiental.

11. De lo anterior se infiere que la licencia ambiental, para la ejecución de esta clase de proyectos deberá ser tramitada por este Ministerio a través de la ANLA (Agencia Nacional de Licencias Ambientales) siempre y cuando medie un plan de manejo ambiental que no afecte las áreas específicamente protegidas por la ley 1450 de 2011.

12. De todos modos queda claro, que las aguas interiores son jurisdicción de la Corporación que corresponda y más allá de la línea base, es el Ministerio, la falta de líneas base en el Archipiélago incluso fue más allá dando aguas interiores de 12 millas, para CORALINA. Esta falencia fue corregida con la expedición del d Decreto 1946 de 2013 "por medio del cual se reglamentan los artículos 1,2,3,4,5,6 y 9 de la Ley 10 de 1978 y 2y3 de la Ley 47 de 1993en lo concerniente al mar territorial, la zona contigua, algunos aspectos de plataforma continental de los territorios insulares colombianos en el Mar Caribe Occidental y a la integridad del Departamento Archipielágico de San Andrés, Providencia y Santa Catalina."

13. Al respecto, el Tribunal Administrativo de San Andrés en el expediente 88-001-23-31-003-2011-00011-00 ampara los derechos colectivos de la acción popular incoada por CORALINA, expresando al respecto mediante las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos "no es congruente con el derecho al medio ambiente sano, a la existencia del equilibrio ecológico y al manejo y aprovechamiento racional de los recursos naturales para garantizar el desarrollo sostenible, conservación y restauración o sustitución[9]", razón por la que la ANH tuvo que suspender el proceso licitatorio de exploración y explotación de estos minerales.

14. Se hace imperiosa la necesidad de regular las garantías que dan los oferentes de las diferentes áreas de perforación y explotación diferentes al P&I, con valores realmente acercados al riesgo de la extracción de hidrocarburos en el mar y sus consecuencias en caso de que ocurra un siniestro.

15. Se concluye que Colombia no está utilizando ninguna regla dada en la norma Internacional para la exploración o explotación de recursos mineros (Código Minero), dentro del marco jurídico nacional

Señor Lector: *Si usted quiere profundizar acerca de este articulo puede consultarlo en nuestro portal* ***www.limcol.org.*** *En la sección de La Timonera.*

TRANSPORTE

Por: CF (RA) Ernesto Cajiao Gómez. Profesor Universidad de San Buenaventura Cali.

Imagen: Portada del Reporte Global de Competitividad 2012 - 2013

EL TRIÁNGULO TRANSPORTE, INFRAESTRUCTURA Y LOGÍSTICA:

CLAVE PARA LA COMPETITIVIDAD INTERNACIONAL DE LOS PRODUCTOS COLOMBIANOS

Para el logro de las metas establecidas en la Visión Colombia II Centenario – 2019, Colombia deberá contar con un Sistema Logístico Nacional que integre las cadenas de abastecimiento con una infraestructura de transporte de calidad que promueva la intermodalidad, apoyada en tecnologías de la información y las comunicaciones que faciliten el intercambio comercial, generando valor agregado mediante la adopción continua de mejores prácticas empresariales, de logística y transporte.[1]

ANTECEDENTES

En el año 2007 Colombia fue ubicada en el puesto 69 en el Índice de Competitividad Global que elabora el Foro Económico Mundial y obtuvo una calificación de 2.5 en el Ranking de Desempeño Logístico del Banco Mundial que la ubicó en el puesto 82 entre 150 países, posición nada deseable para el país que denotaba serias falencias en materia de infraestructura de transporte, reducido aprovechamiento de las ventajas del multimodalismo, baja capacidad para aprovechar los procesos logísticos en corredores estratégicos, lentos trámites de comercio exterior y ausencia de plataformas logísticas (Puertos Secos, Zonas de Actividad Logística-ZAL y terminales Interiores de carga).

Tan crítica situación obligó al gobierno de turno a reaccionar enérgicamente con el diseño de una política pública dirigida a mejorar sustancialmente la infraestructura de transporte nacional, impulsar los procesos logísticos internos que favorezcan la competitividad de los productos en el exterior y promover el transporte automotor de carga (que ya para la época estaba respondiendo por casi el 92% de la carga que se movilizaba en el país).

Ya en el año 2006 mediante el documento Conpes N° 3439, se habían establecido los parámetros para la organización del Sistema Nacional de Competitividad (SNC) y en el año siguiente se puso en marcha el Consejo Privado de Competitividad. Por otra parte, la Política Nacional de Competitividad se construyó mediante el documento Conpes N° 3527 de 2008 y la Política Nacional de Logística con el Conpes N°3547 del mismo año. En cuanto al Transporte Automotor de Carga se emitió en el 2009 el documento Conpes N° 3489 que reglamentó el funcionamiento de este subsector. En julio del 2012 el Gobierno Nacional lanzó la nueva Agenda Nacional de Competitividad ANC.

Quedaba de esta manera construida la plataforma política e institucional de soporte para impulsar los tres parámetros que ocupan este nota: El transporte (en particular el terrestre por su importancia en la movilización de cargas en Colombia), la logística y la infraestructura, los cuales una vez optimizados se constituirán en factor fundamental para la competitividad nacional y de esta manera lo-

CONSEJO PRIVADO DE COMPETITIVIDAD
MEJORANDO LA COMPETITIVIDAD EN COLOMBIA

grar uno de los objetivos estratégicos fijados en la Política Nacional de Competitividad al 2032: Convertirse en uno de los 3 países más competitivos de América Latina.

Para el 2010 Colombia ascendió en el Índice de Desempeño Logístico al puesto 72 con una calificación de 2.8 y para el 2012 logró una nota de 2.9 en el puesto 64 entre 155 países. En cuanto al Indicador Global de Competitividad del Foro Económico Mundial el país se ubicaba en el 2009 en el puesto 69 entre 133 países y cuatro años después se encuentra en la misma posición entre 148 países. Mirando el campo latinoamericano en el 2006 Colombia ocupaba el 5° puesto mientras que en el 2013 ocupa el 7°, lo que indica a las claras que la meta fijada en la Visión al 2032 de convertirse en uno de los tres países más competitivos de América Latina, está más lejos que nunca.[2]

SITUACIÓN REGIONAL

La situación actual frente a los países vecinos merece un corto análisis por el impacto que puede ocasionar en las relaciones comerciales intrarregionales y recientemente con los países amigos de la Alianza del Pacífico (México, Perú, Chile y Colombia). En efecto, Panamá avanzó 19 posiciones entre el 2009 y el 2013 pasando del puesto 59 al 40 y Perú en el mismo período avanzó 17 posiciones sobrepasando a Colombia del puesto 78 al puesto 61. Ecuador por su parte, se acerca a Colombia sorprendentemente avanzando en el mismo período 34 posiciones. Otros datos en resumen [3] nos muestran para el mismo período examinado a México que pasó del puesto 52 al 55, Chile del 27 al 34 pero manteniendo el primer puesto de lejos entre los países de América latina, Brasil del 66 al 56 y Costa Rica del 68 al 54.

EXÁMEN NACIONAL

El análisis anterior nos debe conducir a serias reflexiones sobre el impacto real que las políticas públicas arriba enunciadas en materia de logística, infraestructura y transporte están produciendo en la competitividad nacional, que si bien se consideran acertadas y conducentes mirándolas desde un entorno nacional, no lo son cuando se las considera en el ámbito latinoamericano y más allá, en el global. En pocas palabras: No importa cuánto avanza el país sino cuánto avanza frente a los demás y allí nos encontramos con que, lejos de avanzar, estamos atrasándonos en el entorno regional.

En este orden de ideas el Informe Nacional de Competitividad al reconocer esta situación plantea el diseño y aplicación de varias estrategias en materia de Educación, construcción de corredores logísticos estratégicos, mejora en la eficiencia de la justicia, modernización de la infraestructura vial para facilitar el transporte y reducir sus costos, flexibilización del mercado laboral y transformación

Imagen: *Mapa global de competitividad. Los puntajes estan ordenados teniendo en cuenta que + el más alto y ++ el más bajo.*
Tomada de: *The Global Competitiveness Report 2012–2013 pdf.*

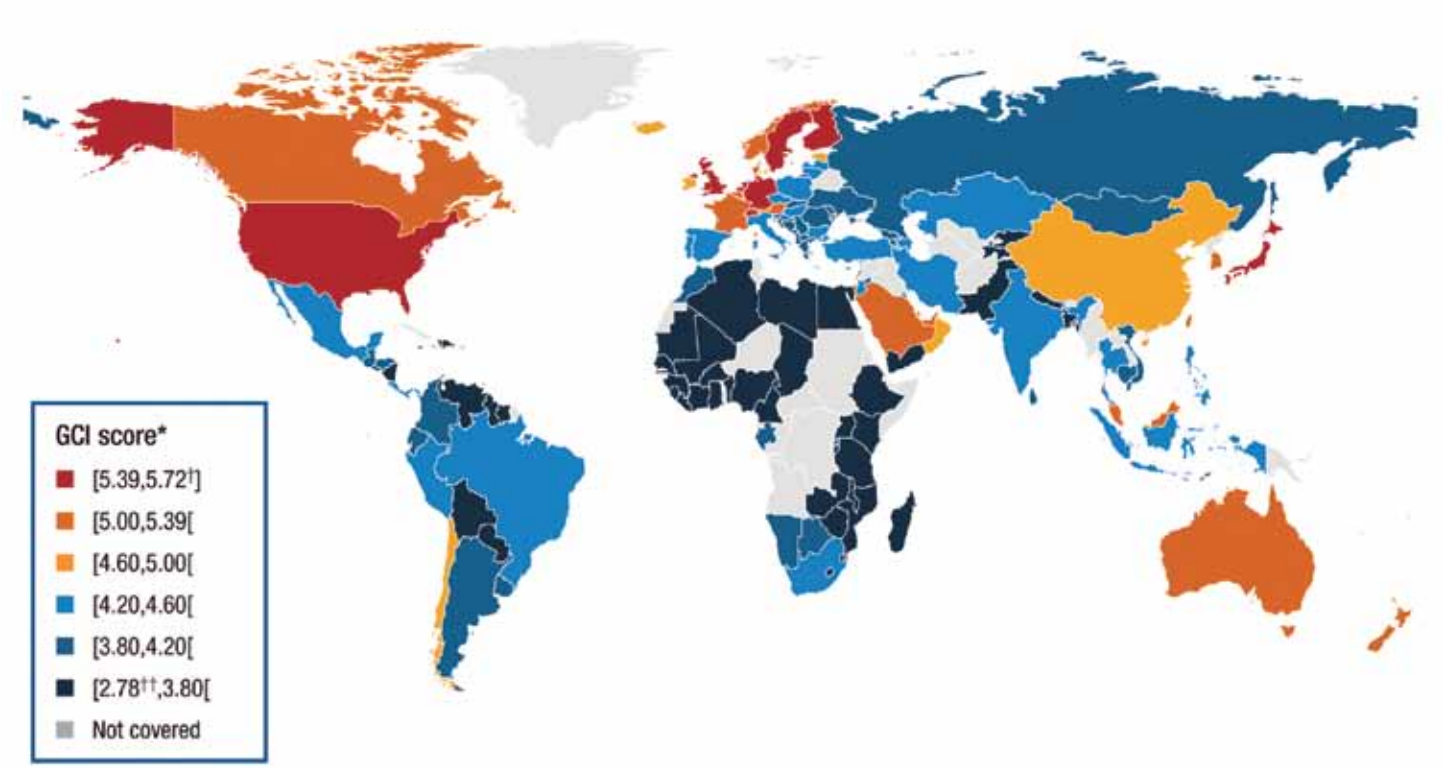


Imagen: *Construcción del nuevo aeropuerto El Dorado.* ***Tomada de:*** *http://www.skyscraperlife.com/*

del aparato productivo nacional mediante la solución de obstáculos a la productividad de las cadenas productivas actuales y la identificación de nuevas actividades económicas y nuevos sectores clasificados como de clase mundial por su tendencia al crecimiento de la demanda como resultado de la investigación en ciencia, tecnología e innovación.[4]

AVANCES Y RETROCESOS EN INFRAESTRUCTURA, LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

El alcance de este artículo no permite comentar en detalle cada uno de los factores bajo análisis que se describen a continuación de manera resumida:

El primer factor a calificar con baja nota es la oferta y baja calidad de la infraestructura que de acuerdo con el Reporte Global de Competitividad 2013-2014 ubica al país en el puesto 117 entre 148, lo que significa que cerca del 80% de los países del planeta superan a Colombia en ese factor. Este ha sido un error y un descuido histórico en el que han caído los últimos gobiernos, que infortunadamente no se resuelve de un día para otro y que el actual trata de remediar con una elevada inversión como se verá más adelante. En el ámbito latinoamericano la posición del país es de 15 lo que contribuye a alejarlo de la meta de convertirse en uno de los tres países más competitivos de América latina. Como es de conocimiento general el país tiene previsto asignar el 3% del PIB anual equivalente a 47 billones de pesos para resolver este problema distribuidos en 1% para inversión por obra pública y 2% por concesiones. Aquí se incluyen los proyectos de cuarta generación -4G- destinados a la rehabilitación de cerca de 8.000 km de carreteras en los próximos seis años. Para agilizar esta estrategia se tramitó la Ley de Infraestructura que ya está en ejecución y se espera contribuya a solucionar algunos de los obstáculos encontrados como la negociación de predios con las comunidades, las licencias ambientales y los mecanismos de contratación.

En otros modos de transporte las cosas tampoco han marchado de acuerdo con las metas propuestas en el Plan Nacional de Desarrollo. En efecto, el Gobierno propuso activar por concesión 1154 km de la red férrea en los cuatro años de la (primera?) administración Santos pero se observa demora en la contratación de las obras. En lo concerniente al Ferrocarril del Pacífico fue asignado en Concesión por tercera vez en el 2013 en vista de que los dos anteriores concesionarios no lograron sobreaguar en sus planes de rehabilitar cerca de 490 km entre Buenaventura y Cartago e incrementar los volúmenes de carga transportada en niveles que justificaran la operación fluida del servicio. En materia fluvial a mediados del 2013 sólo se había logrado el 25% de las metas consistentes en concesionar 800 km del Río Magdalena para su mantenimiento y navegabilidad.

En aspectos portuarios la situación está algo mejor pues se ha avanzado en las algunas de las obras mantenimiento y profundización de los canales de acceso de Buenaventura (terminado) Cartagena, Tumaco, Barranquilla y San Andrés. En este campo se destaca la nueva política marítimo-portuaria plasmada en el documento Conpes N° 3744 de 2013 y el Decreto 1099 de 2013 correspondiente al Plan de Expansión Portuaria establecido en la Ley 1 de 1991 que define los lineamientos para ampliar la capacidad portuaria, identifica los proyectos y las obras de protección costera que las van a soportar, dicta las pautas para la inversión privada y los criterios para mejorar la productividad de las actividades portuarias.

En aspectos de infraestructura aeroportuaria se continuó con la política de modernización de los aeropuertos que a diciembre del 2012 había avanzado solo en un 18.3%. Es

conocido el caso del aeropuerto de El Dorado que terminó las obras programadas pero para la fecha de entrega se encontró que la infraestructura construida ya era insuficiente, la tecnología de control de tráfico aéreo se considera inapropiada para la situación presente lo que genera congestión y las vías de acceso y movimiento de carga en los alrededores del aeropuerto también se consideran inadecuadas y retardadas en su entrega.

Pero no solo la infraestructura es la causante del atraso en competitividad del país, pues existen otros factores en materia de logística y transporte que se enumeran a continuación:[5]

• Sector de transporte de carga y cadena logística muy poco competitivos por los elevados costos del transporte (que representan entre la mitad y las tres cuartas partes de los costos logísticos de acuerdo con encuesta realizada entre los miembros del Consejo Privado de Competitividad).

• Exceso de regulación en el transporte carretero de carga. Por una parte se desmontó la controvertida Tabla de Fletes pero por otra el gobierno expidió el Decreto 2228 de 2013 que prohíbe el cobro de fletes por debajo de los costos eficientes de operación los cuales han sido establecidos por el Ministerio de Transporte con base en una serie de parámetros eficientes establecidos para una determinada ruta origen-destino, lo cual, con otro nombre, significa volver al mecanismo de Tabla de Fletes arriba señalado.

• Con el documento Conpes N° 3759 de 2013, el gobierno congeló el parque automotor de transporte terrestre de carga, sujetándolo a la eliminación (chatarrización) de vehículos viejos, a razón de uno por uno.

• Actualmente se está restringiendo el empleo de vehículos para el transporte de carga extralarga para evitar, según el gobierno, traumatismos en la fluidez de la malla vial, cuando son las carreteras actualmente diseñadas con sus cerrados radios de giro las que limitan la circulación de vehículos de dimensiones mayores, tal como se puede observar en la carretera de ascenso al paso de La Línea. En cuanto al peso de vehículos de dimensiones extralargas es importante aclarar que no afecta tanto al pavimento como se espera, pues se ha demostrado que entre mayor sea el número de ejes, mejor es la distribución del peso entre ellos y menor el daño en el pavimento.

• La edad promedio de los vehículos de carga por carretera en Colombia es de 23 años y el 37% de ellos tiene más de 20 años.[6] Esta situación afecta el flujo normal de tráfico terrestre, genera altos costos de transporte, impacta el medio ambiente y la seguridad vial y la de la carga.

• De acuerdo con un informe del Ministerio de Transporte cerca de 1.2 millones de empleos generados por este sector son informales, lo cual conduce a bajos niveles de empresarismo y capital humano y reducidos estándares en la prestación de los servicios. Esto se debe entre otras razones, al gran número de empresas de transporte de origen personal (microempresas) que no adoptan esquemas de gestión modernos y eficientes, reacios a asociarse o agremiarse para obtener ventajas económicas y jurídicas.

• Por otra parte se reconoce el bajo desempeño logístico que se debe a la limitada coordinación entre los generadores de carga y los transportadores, así como a la falta de definición de estándares de calidad para la prestación del servicio de transporte y manipulación de las cargas.

• El transporte multimodal definido como la habilidad para conectar y combinar los diferentes modos de transporte para reducir los costos y el tiempo de una operación de comercio exterior, es también uno de los factores me-

Imagen: *Proyección del dragado del canal de acceso a Buenaventura.*
Tomada de: *www.larepublica.co/infraestructura/*

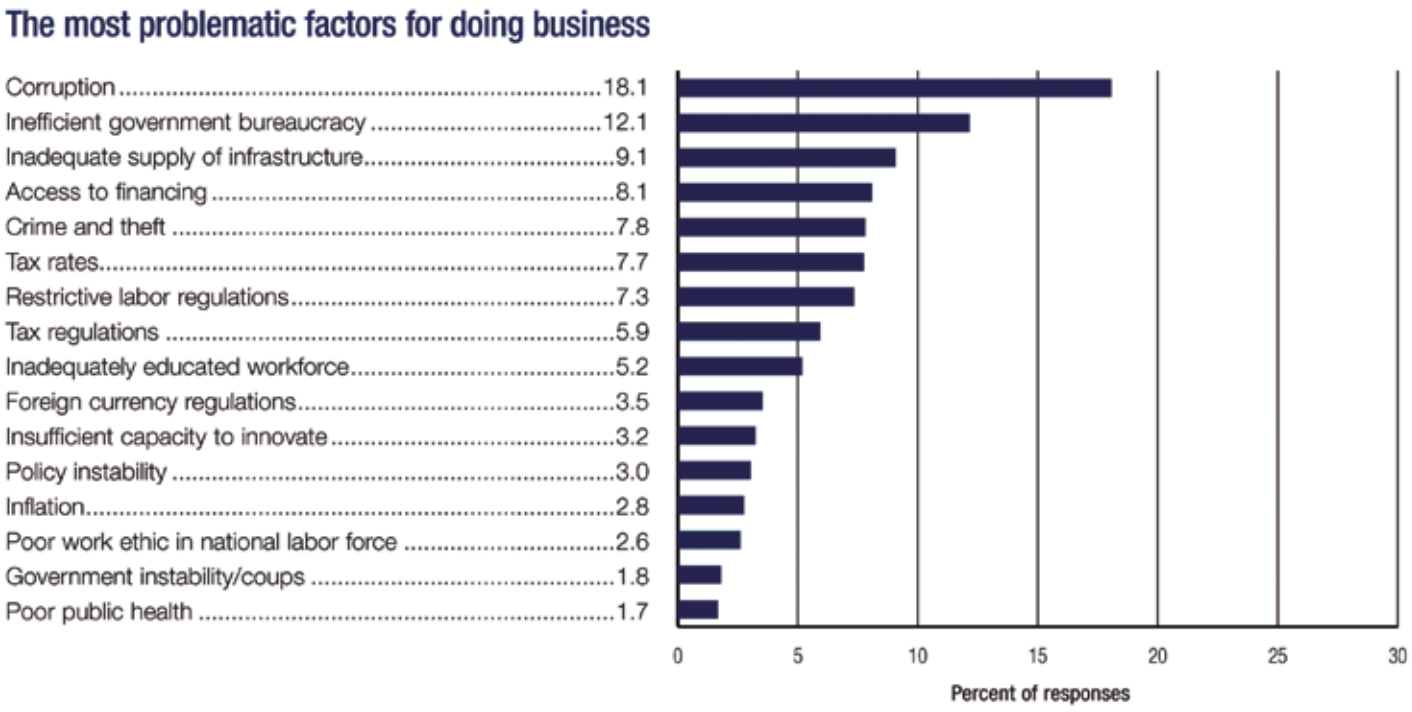
nos desarrollados en el país. Un estudio presentado por el BID, el DNP y Mintransporte muestra que mientras en la Unión Europea esta modalidad se emplea en el 60% de las operaciones de transporte en Colombia sólo se aplica en el 1.5% de las operaciones. Esta diferencia representa el 18% en costos adicionales para un producto colombiano que pretende introducirse en la Unión Europea con lo cual entra en clara desventaja competitiva frente a productos similares de otros orígenes.

• La ausencia de plataformas logísticas fue identificada en el documento Conpes N° 3547 mediante el cual se estableció la Política Nacional Logística y su construcción se propuso como factor de facilitación como nodos de transporte y manipulación de cargas en apoyo de las instalaciones portuarias. Hoy en día son numerosas a lo largo del país y su participación en la eficiencia de los procesos logísticos es reconocida. Buenaventura requiere, no obstante, la definición en el ordenamiento ambiental del territorio de una zona apropiada para el funcionamiento de estas plataformas. El Plan Maestro de Desarrollo de esta ciudad que se encuentra en la fase de diagnóstico, tiene en cuenta esta situación para la propuesta de nuevos sistemas viales que conecten las futuras Zonas Logísticas que se establezcan.

• Deficiencia en los trámites de comercio exterior. No obstante los avances reconocidos en materia de facilitación de las operaciones de comercio exterior, especialmente en los puertos (como la ventana VUCE), se reconocen aún los altos costos de exportar e importar un contenedor en comparación con otros países de América Latina. Por otra parte, el informe del Doing Business del Banco Mundial en su edición de 2013 ubica a Colombia en una posición intermedia frente a los países latinoamericanos.

• En materia de eficiencia logística y transporte es interesante transcribir algunos conceptos de expertos internacionales:
• La ineficiencia portuaria equivale a un incremento en la distancia en un 60%. (Clark, Dollar, Micco, 2001)

Imagen: *Tabla de los factores más problemaáticos para hacer negocios en Colombia. En la lista de factores mencionados, se pidió a los encuestados que seleccionaran los cinco más problemáticos para hacer negocios en su país y que los clasificaran entre 1 (más problemático) y 5. Las barras del gráfico indican las respuestas ponderadas de acuerdo con su clasificación. Estas son en su orden: Corrupción, Burocracia gubernamental ineficiente, Suministro inadecuado de la infraestructura, El acceso a la financiación, Crimen y robo, Las tasas de impuestos, Regulaciones laborales restrictivas, La normativa fiscal, Fuerza de trabajo inadecuadamente educados, Regulaciones en moneda extranjera, La insuficiente capacidad de innovar, La inestabilidad política , Inflación, Pobre ética de trabajo de la fuerza laboral nacional, Inestabilidad gubernamental / golpes, Salud pública Pobre.* ***Tomada de:*** *Reporte Global de Competitividad 2012 - 2013 Pag. 142. pdf.*



Note: From the list of factors above, respondents were asked to select the five most problematic for doing business in their country and to rank them between 1 (most problematic) and 5. The bars in the figure show the responses weighted according to their rankings.

142 | The Global Competitiveness Report 2012–2013

• Las mejoras en la eficiencia portuaria son mayores que el impacto en las mejoras de los procesos aduaneros y el uso del ecommerce. (Wilson, Mann, Otsuki, 2003)

• Cada día adicional requerido para realizar un despacho de mercancías impone una extra distancia de 70 km por día.(Djankov, Freund, and Pham (2006)

Para terminar, se resumen algunos aspectos del artículo publicado en El Tiempo el domingo 13 de abril de 2014 por el Dr. Juan Martín Caicedo, Presidente Ejecutivo de la Cámara Colombiana de Infraestructura con el título: Infraestructura: ¡hay propuestas! con destino a las campañas presidenciales:

• Formular un Plan Maestro de Transporte que supere los límites de las administraciones cuatrienales de cada gobierno. Una política de Estado de largo plazo.

• Complementar las leyes recientes sobre Asociaciones Público Privadas y sobre infraestructura, en particular lo referente a las consultas previas con las comunidades buscando el interés general.

• Diseñar nuevos mecanismos jurídicos e institucionales para garantizar la estabilidad de los contratos y las inversiones y facilitar la solución de conflictos.

• Recobrar la confianza entre los contratistas y el Estado contratante para construir la infraestructura que le falta al país en términos de buena fe.

CONCLUSIONES:

1. Se reconoce el esfuerzo realizado por el presente gobierno en materia de asignación de recursos para proyectos de infraestructura de cuarta generación por encima de los 40 billones, cifra no asignada en administraciones anteriores.

2. La puesta en marcha de esta nueva estrategia es lenta, no obstante los esfuerzos y la celeridad que le ha impuesto la Agencia Nacional de Infraestructura.

3. Con la aplicación de las políticas actuales en materia de infraestructura, logística y transporte no se logra alcanzar la meta para el 2032 de convertirse en uno de los tres países más competitivos de Latinoamérica. El Consejo Privado de Competitividad propone una serie de estrategias audaces para redireccionar el rumbo y aprovechar el Plan de las obras de infraestructura y transporte de cuarta generación que comienza a ejecutar la Agencia Nacional de Infraestructura ANI a buen ritmo por los próximos 10 años.

Referencias Bibliográficas

[1] *PEÑALOZA Cesar Augusto, Competitividad y Productividad en Colombia. Política Nacional Logística, Departamento Nacional de Planeación, presentación en pp, Bogotá, 2009*

[2] *Informe Nacional de Competitividad 2013-2014, Consejo Privado de Competitividad, Ruta a la Prosperidad Colectiva. Bogotá Octubre 2013*

[3] *Ibid, pp 13*

[4] *Ibid. Pp 14*

[5] *Infraestructura, Transporte y Logística, Informe Nacional de Competitividad 2013-2014. Consejo Privado de Competitividad, pp 112*

[6] *Ibid, pp 113*

TRANSPORTE

Por: César Augusto García Martín*. Dirección General Marítima.

Imagenes: ARC Quindío-San AndrésArchivo Dirección General Marítima

HACIA UN CONCEPTO INTEGRAL DE MARINA MERCANTE

El objeto de este artículo es brindar a nuestro lector desde un enfoque institucional y a partir de las funciones de la Autoridad Marítima Colombiana – Dimar, algunos elementos que consideramos fundamentales en la composición de la Marina Mercante. Estos elementos no pretenden ser absolutos o definitivos; pretenden argumentar la actividad y el compromiso de Dimar en la promoción del desarrollo de la Marina Mercante".

Tradicionalmente la Marina Mercante es entendida como la cantidad de buques que están matriculados bajo una bandera o en el registro nacional de un determinado país. Pero bajo este primer argumento de la bandera, las preguntas que deben hacerse son: ¿se deben tener en cuenta únicamente los buques o embarcaciones que están debidamente matriculados, sin importar sus características, desde el gran tanquero hasta las lanchas más pequeñas?, y ¿es este el único criterio para medir la Marina Mercante de un país?

Internacionalmente cuando se menciona la flota mundial mercante se debe tener en cuenta las estadísticas que elabora la "Lloyd's Register Fairplay", a partir de la expedición del número de identificación OMI (Organización Marítima Internacional), que se exige de acuerdo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, capítulo XI-I/3), a todos los buques de pasaje de arqueo bruto igual o superior a 100 toneladas y a todos los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300, generalmente de tráfico internacional. De este grupo se excluyen los buques dedicados exclusivamente a la pesca, que no tengan propulsión mecánica o sean de madera, los yates de recreo y otras embarcaciones especiales[1].De esta manera, el concepto de Marina Mercante está relacionado directamente con los buques de dimensiones y características descritas anteriormente, excluyendo un gran segmento de embarcaciones por su tamaño, construcción y servicio. Con este parámetro países como Panamá, Liberia e Islas Marshall, son quienes a nivel mundial cuentan con las mayores flotas mercantes .

Si bien, el criterio de realizar tráfico internacional puede determinar los buques propios de la Marina Mercante, existe un grupo de naves que por su operación en apoyo y particularidades, también son considerados como pertenecientes a la flota mercante nacional, aunque no necesariamente realizan navegación internacional. Este grupo estaría conformado por los remolcadores, naves que hacen el apoyo a operaciones costa afuera, de trasiego de carga nacionales, y artefactos navales para trasiego de combustible, entre otros.

Pero en un concepto aún más amplio, la Marina Mercante no son solo los buques; el componente más importante sin el cual no pudiesen navegar, es la gente de mar que constituye las tripulaciones y que cuentan

Imagen: *Marina Mercante. Archivo DIMAR*

Imagen: *Sociedad Portuaria de Santa Marta. Archivo DIMAR*

con niveles de formación y capacitación que le son muy propios de la navegación marítima. Los diferentes países licencian o titulan bajo estándares aprobados internacionalmente, y así como existe un registro nacional de buques, también se debe llevar registros nacionales de la gente de mar que un país titula. Con referencia a este criterio, los países que cuentan con una mayor participación en las tripulaciones a nivel mundial son: Filipinas, China e India[2].

Merece también analizar en un concepto aún más amplio, si debe incluirse en el concepto de Marina Mercante a todas las empresas de servicios marítimos nacionales que apoyan de manera directa y técnica la labor de los buques de bandera nacional o extranjera, que arriban a la jurisdicción ribereña en el desarrollo de transporte de mercancías de comercio exterior, como son los astilleros, organizaciones de certificación, centros de formación, agencias marítimas y empresas de servicios técnicos especializados para buques, exceptuando las que hacen actividades propiamente portuarias.

En el mundo marítimo, la relación entre armadores y buques no está mediada por una relación simétrica de la nacionalidad entre ambos. Por eso, para el interés del concepto de Marina Mercante, también cabría incluir a los armadores nacionales que cuentan tanto con buques bajo bandera nacional como de otras banderas. Así y de acuerdo a estadísticas internacionales[3], Grecia, Japón y China, serían los países con las principales flotas mundiales de acuerdo a la nacionalidad de los armadores.

Hasta aquí se ha visto la fuerte vinculación que hay entre la bandera o el estado de abanderamiento y la Marina Mercante, aplicable tanto a buques, personas y empresas matriculadas, licenciadas o registradas nacionalmente. Pero si se incluyen los anteriores sujetos, debería pensarse que detrás de cada buque existe una empresa nacional que actúa como armadora, indicador que no ha sido tenido en cuenta para determinar una estadística más detallada de nuestra Marina Mercante y la consecuente labor de la Autoridad Marítima.

En conclusión, el eje de toda Marina Mercante son los buques de acuerdo a los criterios utilizados a nivel internacional, pero no se debe olvidar que un componente primordial son las personas que tripulan esos buques, las empresas que los apoyan y los armadores que los operan. En Colombia se podría avanzar en dimensionar y cuantificar cuál es el aporte de la Marina Mercante al sector productivo nacional, desmitificando así que en el país fue una realización importante que se quedó anclada en el pasado.

Referencias Bibliográficas

[1] *Ver Resolución OMI No. A.600(15)*

[2] *Datos de Lloyd's Register tomados de la publicación Marina Mercante y Transporte Marítimo 2012-2013, Asociación de Navieros Españoles.*

[3] *A Review of Crewing Practices in U.S. – Foreign Ocean Cargo Shipping, U.S. Department of Transportation Maritime Administration, Noviembre 2006.*

*Datos del Autor: Responsable de Reglamentación Técnica Marítima - Subdirección de Marina Mercante-, Dirección General Marítima.

TRANSPORTE

Por: Néstor Restrepo Rodríguez*. Abogado.

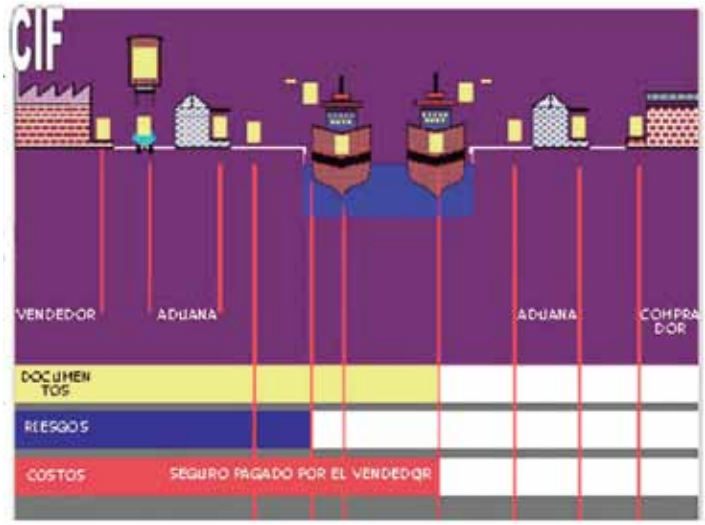
Imagenes: International Commerce Terms. Tomadas de: miguelrodriguez40099.blogspot.com/

REFLEXIONES ACERCA DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE MARITIMO

INTRODUCCIÓN.- Este importante documento (en inglés Bill of Lading), es la respuesta a diferentes necesidades mercantiles presentadas a lo largo de la historia del transporte marítimo y el intercambio comercial internacional por esta vía.

De todos es conocido que el intercambio internacional de mercancías en el país se lleva a cabo en un 95% por la vía marítima, y el intercambio mundial en un 92%, lo que de sobra denota su enorme utilización e importancia.- Es por ello, y por la necesidad de que se conozca este documento con mayor profundidad, sobre todo por los usuarios del transporte marítimo bajo conocimiento de embarque, por lo que abordamos hoy este trabajo.

CONCEPTO.- En sentido amplio, debemos entender por conocimiento de embarque a toda cosa apta para representar un hecho, en forma tal que se pueda conocer esa representación a través del tiempo, lo que en otras palabras equivale a que el conocimiento de embarque sea una cosa representativa de un hecho, es decir y para este caso, que sea capaz de representar en cualquier momento la existencia de un contrato de transporte marítimo, el recibo de la mercancía por el transportador y la existencia de un título representativo de dicha mercancía.



POR QUÉ SU UTILIZACIÓN.- Este documento tiene unas características que lo hacen ideal y de alta utilización internacional, como quiera que responde a la necesidad de los propietarios de pequeños cargamentos, los cuales atienden las líneas navieras que prestan servicios de transporte regular, y cubren tráficos, rutas, itinerarios y tarifas preestablecidos.

SUS GENERALIDADES.- El conocimiento de embarque se convierte, a la luz de lo antes expuesto, en el documento básico para la formalización de un régimen contractual uniforme, sin que se trate de un contrato de transporte propiamente dicho, convirtiéndose más bien en un testimonio de la existencia del mencionado convenio de transporte marítimo de mercancías. De igual manera, es el documento probatorio por excelencia del cargue de la mercancía en el buque, y del recibo de la misma a bordo, pues cuando el Capitán del buque le estampa su firma, está declarando y reconociendo que recibió la mercancía a bordo de su buque, y al mismo tiempo se está comprometiendo a entregarla al tenedor legítimo de dicho conocimiento de embarque.-Su posesión equivale pues a la posesión de la mercancía, y el tenedor tiene la personería para reclamarla al transportador.

CONNOTACIONES DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.- Son varias, a saber:

1. Es la evidencia de la existencia del contrato de transporte marítimo.

2. En él se estipulan las condiciones del servicio contratado.

3. Con él se comprueba el recibo de la mercancía a bordo y el estado en que se recibe.

4. Con él se determina el momento en que nace la responsabilidad del transportador sobre la mercancía a movilizar.

5. Se convierte en un título valor (con todas sus características), o en un título de crédito, representativo de la mercancía propiamente dicha.

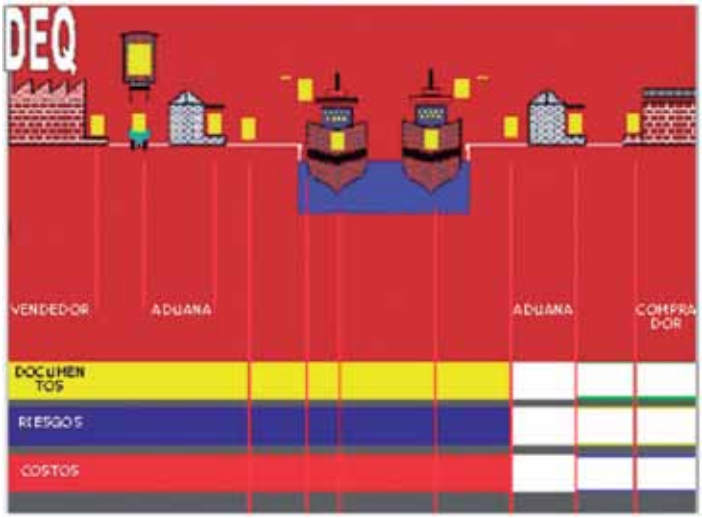
6. Adicionalmente cumple con otras funciones de tipo comercial, a saber:

a) Sirve como garantía prendaria sobre la mercancía representada.

b) Es requisito sine qua non para el cobro de la carta de crédito.

c) Es la prueba de la tradición/entrega de la mercancía en el contrato internacional de compraventa de mercancías.

CONNOTACIÓN DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN ASPECTOS PORTUARIOS, ADUANEROS Y CAMBIARIOS.- Como si las anteriores connotaciones de este documento, típicamente mercantiles y de transporte, no fueran pocas, el conocimiento de embarque marítimo tiene una especial participación en procesos de comercio exterior, por cierto supremamente rigurosos, sobre todo en los aspectos aduaneros y cambiarios, por lo que tratamos este punto de manera puntual en este comentario.- Veamos.



1. En materia portuaria el conocimiento de embarque es clave para lo siguiente:

a) Para efectos de operatividad y manejo de la carga de importación en las zonas primarias aduaneras dentro de la zona portuaria, toda vez que merced a su numeración y a su contenido, se la clasifica para efectos de almacenamiento y manipuleo, lo que facilita enormemente este proceso diario en el puerto.- Baste suponer lo que implica el descargue de un buque con 15.000 toneladas de carga, la cual llega amparada con 100 conocimientos de embarque.-Si multiplicamos esta información por 10 al día, fácil es suponer el trabajo que desempeñan 1.000 conocimientos de embarque diarios.

b) Para efectos del traslado de la mercancía descargada en el puerto a otro lugar, es básico para la elaboración de la respectiva planilla de envío, o de la declaración de tránsito aduanero respectiva.

2. En materia aduanera el asunto también es de gran relevancia.- En efecto el conocimiento de embarque se somete a las siguientes regulaciones, por cuya inobservancia la aduana castiga duramente al declarante, o importador, o agente de carga, o puerto, o muelle, o transportador, según el caso:

a) Es parte integrante, y por tanto soporte, del manifiesto de carga que contiene la relación de la carga que trae el buque para ser presentada a la aduana, momento a partir del cual se inicia el proceso aduanero en la importación propiamente dicho.

b) En su calidad de documento base para la elaboración de la declaración de importación a presentarse a la aduana, debe contener una información precisa y veraz para estos efectos, so pena de inconsistencias con sus respectivas sanciones.

c) Con base en la información en él declarada, se debe señalar el trámite o el destino que se le dará a la mercancía descargada en el puerto de destino.

d) Cuando haya lugar se debe consignar en él, entre otros datos, la partida arancelaria, el valor del flete, y la identificación del consignatario de la mercancía.

e) Su información debe entregarse a la aduana por parte del transportador marítimo para efectos del control aduanero, con una antelación mínima de 12 horas a la llegada del buque.

f) En el proceso aduanero de la importación este documento se convierte en parte de la obligación aduanera secundaria o accesoria, cual es la de guardarlo junto con los demás documentos soporte de la declaración de importación, por un lapso de 5 años a partir de la fecha de dicha declaración.

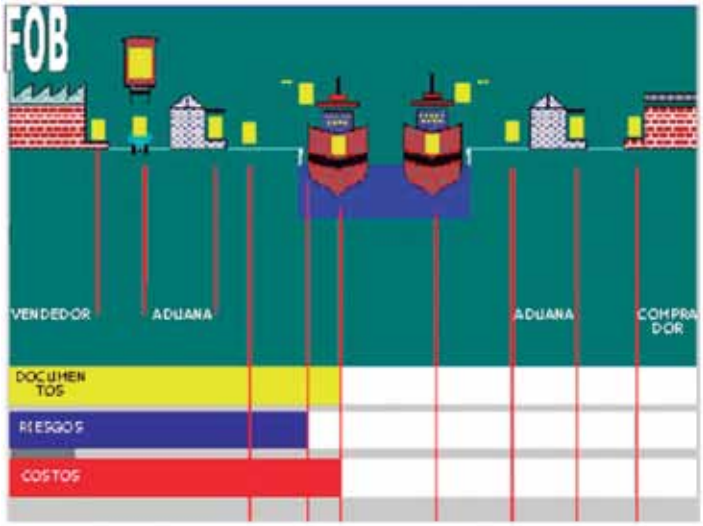
g) Por último, pero no menos importante, pese a ser en principio un documento privado de transporte, este documento se convierte en público al presentarse la declaración de importación a la aduana, por lo que cualquier inexactitud o inconsistencia en su información o contenido puede dar lugar a eventos tales como una posible falsedad documental, una elusión o evasión de impuestos, un delito de contrabando, o un delito conexo, etc., de imprevisibles consecuencias.

3. En materia cambiaria también juega el conocimiento de embarque un papel protagónico, como veremos enseguida, advirtiendo igualmente que en esta materia cualquier inexactitud, inconsistencia o extemporaneidad son severamente castigadas por la norma respectiva:
a) Para la legalización del giro de divisas al exterior por el pago de la importación, a partir de su fecha de expedición se cuenta el plazo para dicha obligación, generalmente 180 días.
b) Si la declaración de importación supera el valor FOB de US$10.000.oo y el plazo para el pago es superior a 6 meses, surge una nueva obligación cambiaria de reportar esta financiación como una operación de endeudamiento externo, para lo cual se otorga un plazo de 6 meses a partir de la fecha del conocimiento de embarque.

Concluyamos pues este acápite destacando que las implicaciones del conocimiento de embarque marítimo son de enorme trascendencia, y por lo tanto son aspectos que obligatoriamente se deben tener en cuenta dentro de un proceso de comercio exterior por esta vía.

TIPOS DE CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE.- Son múltiples, y según su conformación y su contenido, los conocimientos de embarque usados en el comercio marítimo internacional.- Veámoslos:

1. POR SU CONTENIDO.
a) Embarcado (on board).- Mercancía recibida y a bordo del buque.
b) Recibido para embarque.- Recibida en depósito por el transportador.
c) Directo.- Mercancía en una operación de transporte multimodal.
d) Limpio (clean B/L).- Sin reservas sobre mercancía recibida a bordo.
e) Sucio/calificado (qualified).- Con reservas sobre mercancía: estado/condición.



f) Corto.- Sin estipulaciones contractuales al respaldo.
g) FCL (said to contain).- Transportador no verificó contenido/estado mercancía.
h) Corrido (trough B/L).- Movilización por más de un transportador (transbordo).

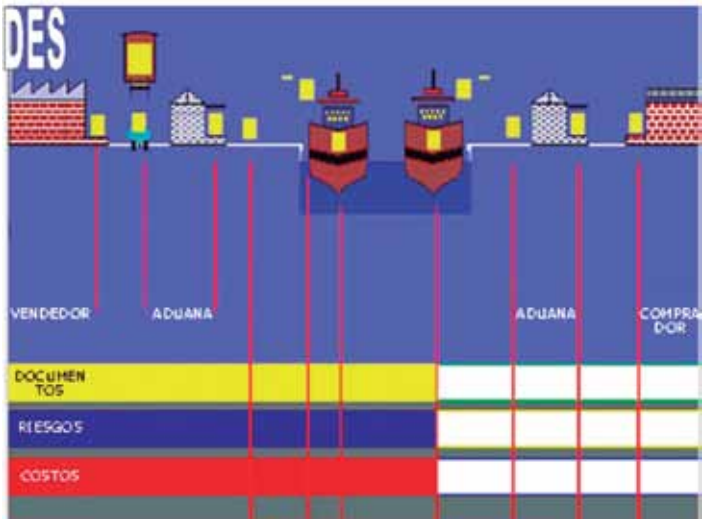
2. POR SU CONFORMACIÓN.
a) Nominativo.- Entrega de la mercancía a una persona determinada.
b) A la orden.- Entrega de la mercancía a un tercero/endosatario/consignatario.
c) Al portador.- Entrega de la mercancía a quien lo tenga y presente.
d) Mixto.- Operación de transporte intercontinental total y/o intermedia.
e) Master.- Transporte de carga consolidada.
f) Hijo.- Acompaña/ampara a la carga desconsolidada.
g) Electrónico.- Expedido por sistema electrónico.

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE ELECTRÓNICO.- Se trata de un instrumento electrónico privado y mercantil cuya función es ser, primordialmente, un título valor o de crédito electrónico y, al tiempo, un título electrónico de tradición o representativo de las mercancías.- Nótese que guarda la misma connotación fundamental del conocimiento de embarque físico o de papel.

CLASIFICACIÓN DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE ELECTRÓNICO.- Según su tipo de firma, su respaldo, su condición, se clasifica de la siguiente manera:
1. Conocimiento suscrito mediante firma electrónica simple.- Con él se garantiza la identidad formal del transportador o de quien actúa en su nombre.
2. Conocimiento suscrito mediante firma electrónica

autorizada.- Con él se garantiza su autenticidad, confidencialidad, no repudio y singularidad del documento, particularmente en materia probatoria.
3. Conocimiento tutelado por un organismo certificador.- Es el que se encuentra tutelado/avalado por una oficina de certificación acreditada oficialmente, y es el equivalente en todo sentido al conocimiento de embarque tradicional.
4. Conocimiento no tutelado por un organismo certificador.- Aunque se expida de buena fe, no se encuentra avalado como el anterior, y por tanto resulta muy riesgoso su funcionamiento o adopción.
5. Conocimiento original o primordial.- Además de ser tutelado o avalado como se dijo anteriormente, es el documento válido y eficaz por excelencia, respecto del cual su titular tiene el control o acceso exclusivo.
6. Conocimiento no original, o simplemente copia.- Por no contener la misma información que el original, su confiabilidad depende del grado de la información consignada en él, del momento en que se obtenga, y de la utilización que ella se haga.- En ningún caso reemplaza al conocimiento original.

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE ELECTRÓNICO FRENTE A LA LEY COLOMBIANA DE COMERCIO ELECTRÓNICO. Para complementar este análisis, veamos lo que dispone la Ley 527 de 1999, en su artículo 12, respecto a las condiciones que debe reunir la información electrónica susceptible de ser utilizada para efectos de comercio internacional por este medio:
1. Que sea creada, enviada, comunicada y recibida en forma idónea.
2. Que el modo o el medio utilizado sea verificable y seguro.
3. Que se accesible en todo tiempo para su consulta respectiva.



4. Que sea reproducible con exactitud en cualquier momento.
5. Que se conserve adecuadamente para los fines anteriores.
6. Que se suscriba digitalmente por una firma autorizada.

CONCLUSIÓN.- Queda claramente visto pues que el conocimiento de embarque es algo más que un simple documento a utilizar en los puertos y aduanas marítimos, por su alcance, complejidad y connotaciones, razón más que suficiente para que su tratamiento y manejo estén precedidos de un muy buen conocimiento del tema, o en su defecto de una conveniente asesoría, que le permitan al empresario importador o exportador navegar por estas aguas en forma segura y pacífica.

Referencias Bibliográficas.

- Manual para importadores y exportadores. Rogelio Perilla Gutiérrez. Grafiweb Impresores. Bogotá, 2012.
- Conocimiento de embarque electrónico.- Osvaldo Basso Cerda y Claudio Barroilhet Acevedo. Librotecnia, Santiago de Chile, 2005.
- El contrato de transporte marítimo de mercancías bajo conocimiento de embarque.- José Vicente Guzmán Escobar.- Universidad Externado de Colombia.- Bogotá, 2007.
- Apuntes de clase de Política de Transporte Marítimo. Néstor Restrepo Rodríguez. Universidad Externado de Colombia.- Posgrado, Bogotá, 2014.
- Apuntes de clase de Aspectos Aduaneros del Transporte. Néstor Restrepo Rodríguez.. Universidad Externado de Colombia.- Posgrado, Bogotá, 2014.
- Apuntes de clase de Comercio Exterior".- Néstor Restrepo Rodríguez.- Universidad Pontificia Javeriana.- Posgrado, Cali, 2013.
- Apuntes de clase de Derecho Portuario. Néstor Restrepo Rodríguez. Universidad de San Buenaventura.- Posgrado, Cartagena, 2012.
- Transporte marítimo y actividad portuaria. Víctor Carrión Varas. Editorial Asesora Mercantil ASEM, Guayaquil, 1997.
- Introducción al estudio del transporte. Jaime Salazar Montoya. Universidad Externado de Colombia. Bogotá, 2001.
- Cartilla transporte marítimo para exportación. Proexport SPRBUN Cutma. Bogotá, 1998.

*Datos del Autor: Asesor legal en asuntos marítimos, aduaneros y portuarios. Profesor en posgrados sobre estas materias.

MEDIO AMBIENTE

Por: Laura Camacho Jaramillo*. Comisión Colombiana del Océano

Imágen: Carbón en las playas de Santa Marta. Tomada de: http://agendadelmar.com/

CARBÓN Y MAR:
LA TRANSFORMACIÓN DE LA OFERTA TURÍSTICA DEL CARIBE COLOMBIANO

El carbón es un mineral identificado como una de las principales fuentes energéticas en el mundo ante la creciente demanda de energía a causa del incremento poblacional, aumento en el uso de elementos electrónicos, uso de combustibles, construcción, producción de metales, entre otros procesos industriales. Colombia es el primer productor de carbón en América Latina y décimo del mundo. Sumado a ello, la extracción del mineral tiene gran representación en el Producto Interno Bruto (PIB) nacional, con tasas de crecimiento anual que oscilan entre 5 y 15% en los años 2008 al 2012[1]. De manera que la importancia de la actividad minera del carbón es evidente en los indicadores económicos nacionales.

Si bien el mineral repunta en el desarrollo de la economía nacional, resulta ser punto de discusión especialmente en los sectores social y ambiental, por sus posibles efectos contaminates cuando interactúa con el aire o es vertido al mar. Específicamente para el medio marino, se considera que el carbón puede acidificar el agua al liberar el azufre de su composión química. Sin embargo, existen algunos estudios[2] que descartan esta posibilidad, puesto que el carbón que se transporta por el departamento del Magdalena tiene bajo contenido del elemento acidificante.

No obstante, la definición de contaminación aceptada internacionalmente es más amplia que la acidificación del mar: la contaminación marina es "la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o de energía en el medio marino, incluidos los estuarios, que producen o pueden producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidas la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua de mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento"[3].

Bajo este contexto, los efectos físicos como el aplastamiento de organismos dependientes y asociados al suelo marino, el deterioro de playas (lugares de esparcimiento) que tienen otros usos como el turismo y la pesca, y el potencial deterioro de la salud humana por la liberación constante de partículas de carbón al aire, podrían considerarse entonces como efectos contaminantes.

La dispersión del mineral por el patrón de corrientes superficiales y por acción del viento, facilita que el carbón se concentre más en las playas contiguas al área puntual donde se encuentran los puertos, contrario a lo esperado[2]. De manera que el efecto del vertimiento de carbón

Imagen: *Transporte de carbón en Santa Marta. Por: Federico Ríos para la Silla Vacía. Tomada de: http://lasillavacia.com/historia/*

Imagen: *Mancha de carbón en Santa Marta. Diario ADN (2014). Tomada de: http://diarioadn.co/actualidad/colombia/*

resulta ser amplio y no localizado o restringido a las zonas portuarias, disminuyendo la calidad ambiental y el valor paisajístico de las playas de toda una región, más aún teniendo en cuenta la proximidad con la que se han ubicado las zonas portuarias que exportan carbón en el país, especialmente en el departamento del Magdalena.

Sin entrar a discutir los potenciales efectos en la salud, producidos por aumento del material particulado que se produce por el transporte del carbón desde el departamento del César hasta el Magdalena, mediante una infraestructura primaria tanto terrestre como marítima, se exponen los efectos sobre el turismo de sol y playa, una de las actividades económicas reconocida como importante para la economía de las ciudades costeras del mundo.

Al no contar con infraestructura y tecnología de punta para transportar el carbón, se arrojan a diario partículas al aire y al agua, que en el tiempo representan deterioro de la calidad de las playas, lo cual no es atractivo para el turista. Países como Alemania, Japón y Estados Unidos, invirten en el mantenimiento de sus playas porque conocen la retribución económica y tributaria que genera el turismo de sol y playa – en Estados Unidos por ejemplo, las playas contribuyen en aproximadamente 225 billones de dólares a la economía nacional en un año-[4]. Además, es una actividad que genera encadenamientos económicos con otros sectores (construcción, comercio, restaurantes, hoteles, transporte) y genera más empleos directos a los pobladores[4], a diferencia de la extracción y exportación de carbón que genera pocas redes o conexiones con otros sectores económicos, y la mayoría de los empleados no son de la población local[5].

Las playas son entonces uno de los destinos favoritos de la mayoría de los viajeros del mundo, y la calidad de las zonas costeras es un imán para el turismo[4]. Actualmente Colombia le apuesta a la recuperación de playas, y las del departamento del Magdalena por ejemplo, son consideradas como una de las mayores ofertas turísticas del Caribe colombiano por su proximidad al Parque Nacional Natural Tayrona[6]. Sin embargo, la calidad de playas como Bello Horizonte y Pozos Colorados en el Magdalena, incluidas dentro de la oferta turística nacional6, se ven afectadas con el carbón que es transportado desde las zonas portuarias[2].

La infraestructura adecuada para el transporte de carbón debe adoptarse en el país en cumplimiento de normas nacionales ya establecidas que exigen a las empresas optar por cargues directos de carbón. A su vez, la distribución de los puertos carboníferos debe ser acorde a la planeación y el ordenamiento de la zona costera del país y no al contrario, de manera que la actividad no entre en conflicto con otros usos de la zona costera.

Imagen: *Carbón en las playas de Santa Marta. Foto de Federico Ríos para la Silla Vacía. Tomada de: http://lasillavacia.com/historia/*

Es indiscutible la necesidad de una minería primordial para satisfacer las necesidades energéticas del país, sumada a la representación económica del mineral por exportaciones. De manera que el debate no debe centrarse en el hecho de que exista o no minería de carbón; la discusión debería aproximarse a la manera en que se realiza la actividad y cómo ésta se relaciona o impulsa otros sectores económicos como el turismo, que contribuye igualmente con el crecimiento de indicadores económicos nacionales.

En el marco de la Comisión Colombiana del Océano-CCO, órgano asesor del Gobierno Nacional en materia de la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros – PNOEC, se realizan acciones en beneficio del mejoramiento de la calidad ambiental marina, convocando actores del orden nacional en el Comité Técnico Nacional para la prevención de la Contaminación Marina- CTN-CM, con el fin de generar estrategias conjuntas para prevenir, reducir y mitigar la contaminación al mar en Colombia.

Referencias Bibliograficas

[1] *Departamento Nacional de Estadística- DANE. 2013. II Boletín Trimestral 2013, Bogotá D.C. 5 p.*

[2] *Franco-Herrera, A., L.M, Grijalba-Bendeck., J.P, Ibáñez-Reyes y J.N, Daza-Gómez. 2011. Carbón, clima, playas y peces. El caso de la zona costera del departamento del Magdalena. Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, Bogotá D.C.186 p.*

[3] *GESAMP (IMO/FAO/Unesco/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution). 1991. Global strategies for marine environmental protection. Rep. Stud.GESAMP, (45):36 p.*

[4] *Houston, J.R. 2013. The economic value of beaches. Shore & Beach, 81 (1): 3-11.*

[5] *Rudas, G. 2013. Notas sobre el estado de la minería de carbón a gran escala en Colombia. Fescol –FNA, Bogotá D.C. 24 p.*

[6] *Ministerio de Comercio, Industria y Turismo- MinCIT. 2011. Documento de política de playas turísticas: lineamientos sectoriales. MinCIT, Bogotá D.C. 29 p.*

*Datos del autor: Bióloga Marina/ Asesora en Asuntos Costeros Secretaría Ejecutiva de la Comisión Colombiana del Océano.

MEDIO AMBIENTE

Por: Ángela P. Echeverry Atehortúa*. Parques Nacionales Naturales de Colombia.

Imágenes: Acandi. Por: Marcela Rodriguez. Parques Nacionales Naturales de Colombia.

ACANDÍ, PLAYÓN Y PLAYONA:
UN SANTUARIO PARA LA PROTECCIÓN DE TORTUGAS MARINAS

Todas las especies de tortugas marinas del mundo presentan algún grado de amenaza. La tortuga caná, también conocida como tortuga laúd o baula (Dermochelys coriacea) y la tortuga carey (Eretmochelys imbricata) se encuentran, según la categorización de la UICN (Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza) en Peligro Crítico, la primera por una reducción en sus poblaciones del 90% y la segunda, por una reducción del 80%. Ambas especies se encuentran protegidas por la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES). Igualmente, hacen parte del listado de "especies amenazadas", en la Resolución 383 de 2010 emitida por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, "por la cual se declaran las especies silvestres que se encuentran amenazadas en el territorio nacional y se toman otras determinaciones", bajo la categoría de amenaza En Peligro Crítico (CR).

Otra cosa que tienen en común estas dos especies de tortugas marinas, es que ambas cuentan entre sus lugares de anidanción playas colombianas, particularmente los Golfos del Darién y Urabá, siendo el Playón y la Playona de Acandí, las más importantes. Pero se diferencian en que la tortuga caná es quizás una de las especies que más misterios guardan para la ciencia. Dermochelys coriacea es la tortuga marina más grande de todas, y a diferencia de las demás, no posee un caparazón duro, sino que éste se halla conformado por un mosaico de placas óseas recubiertas de piel. Y mientras que la temporada de reproducción de la tortuga carey es muy amplia y puede prolongarse durante todo el año, la de la tortuga caná se enmarca entre los meses de marzo y agosto, entre la postura y la eclosión de los huevos.

El carácter migratorio de estas dos especies de tortugas confiere a estas playas una gran importancia, ya que cualquier esfuerzo de conservación que se lleve a cabo localmente tendrá un gran impacto en el occidente de la cuenca del Caribe. Estudios de marcaje y recaptura han demostrado que algunas de las hembras encontradas en Colombia pasan parte de su tiempo en Costa Rica y México. Además, la tortuga caná ha suscitado el interés y convocado los esfuerzos de la población local. El carácter festivo de las comunidades de Acandí y sus alrededores se expresa en las múltiples celebraciones que se llevan a cabo en la localidad: las fiestas de San Francisco, el día de la raza, las fiestas patronales de la Virgen del Carmen, la fiesta de la Cigua y, desde 1993, la fiesta de

la Tortuga Caná, que se celebra durante los últimos días de Semana Santa. Danzas, disfraces y carrozas alusivos a la tortuga caná, cuentan con la creatividad y entusiasta participación de los grupos deportivos, ecológicos y culturales del municipio, quienes también se involucran en la protección de las hembras anidantes.

Estos dos antecedentes, el ecológico y el cultural, confluyeron para que, en el año 2012, Parques Nacionales Naturales fuera invitado por las autoridades étnicas de las comunidades negras asentadas en Acandí, para liderar junto con WWF y la Corporación Autónoma Regional para el Desarrollo Sostenible del Chocó, Codechocó, un ejercicio para llevar a cabo acciones tendientes a la protección de las tortugas marinas. Este proceso dio lugar a la Estrategia para la Conservación de la Tortuga Caná.

Dicha estrategia contempla un trabajo constante para la protección de las nidadas, expuestas a la predación por parte de otros animales y vulnerables a eventos naturales. El trabajo consiste en el monitoreo nocturno de la playa, en donde se realizan recorridos interceptando a las hembras que arriban al lugar antes de que comiencen el proceso de desove para recolectar y proteger los huevos. Una vez registrados los datos de fecha y hora, se espera a que la tortuga seleccione el sitio de postura y luego de que excave el nido donde depositará sus huevos y antes del desove, se coloca una bolsa dentro del nido para recoger la postura. Una vez recolectada la nidada, los huevos se llevan y se disponen en los corrales construidos previamente. Allí, luego de aproximadamente dos meses de incubación, tendrá lugar eclosión de los huevos y la salida al mar de los tortuguillos.

Pero era necesario ir más allá, así que se inició un proceso de consulta previa con los tres consejos comunitarios mayores: Consejo Mayor de Comunidades Negras de la Cuenca del Río Tolo y Zona Costera Sur – Cocomasur, Consejo Mayor de Comunidades Negras de La Cuenca del Río Acandí Seco, El Cedro y El Juancho - Cocomaseco, Consejo Mayor de Comunidades Negras de la Cuenca del Rio Acandí y Zona Costera Norte

– Cocomanorte, la cual concluyó con la aceptación de la declaratoria del área protegida y con acuerdos puntuales sobre la planeación, manejo y desarrollo del área.

En diciembre de 2013 se llevó a cabo la declaratoria del Santuario de Fauna Acandí, Playón y Playona, el cual se convirtió en el área número 58 del Sistema de Parques Nacionales Naturales de Colombia. Localizada en el Golfo del Darién, municipio de Acandí, en el departamento del Chocó, comprende la playa y el espacio marino adyacente de La Playona, así como un sector de El Playón de Acandí, con una extensión de 26.232, 71 hectáreas.

Se decidió incluir en la propuesta del área protegida las dos playas en donde tiene lugar la anidación de las tortugas caná y carey, el Playón y la Playona, en inmediaciones de Acandí. Igualmente, se tuvo en cuenta un área rectangular que brinda facilidad para control de embarcaciones, e incluye la isobata de 50 m, lo cual permite evitar capturas incidentales de tortugas marinas por las pesquerías. Al incluir las playas de anidación y una porción marina, el área protegida ofrece las condiciones para brindar protección, durante una de las etapas más vulnerables e importantes de su ciclo de vida, a estas dos especies de tortugas marinas catalogadas en peligro crítico de extinción por las amenazas provenientes de la actividad antrópica, especialmente en estos sitios donde existe mayor interacción con los seres humanos.

Esta nueva área protegida contribuye además a mantener la biodiversidad marina, ya que es estratégica para mantener las poblaciones en que se sustentan las pesquerías artesanales en Urabá y Darién. Más de 80 especies constituyen los recursos pesqueros utilizados por los pobladores, siendo la más representativas para Acandí la sierra, el bonito y la cojinúa, los róbalos y el barbudo, así como diferentes especies de camarón.

Con esta declaratoria, Colombia aporta a los compromisos adquiridos en el marco del Convenio de Diversidad Biológica, que prevé que para el 2020, al menos el 17% de las zonas terrestres y de aguas continentales, y el 12% de las zonas marinas y costeras, se conserven en áreas protegidas.

Referencias Bibliográficas:

Consejo Mayor de Comunidades Negras de La Cuenca del Río Acandí Seco, El Cedro y El Juancho (Cocomaseco, Consejo Mayor de Comunidades Negras de la Cuenca del Rio Acandí y Zona Costera Norte (Cocomanorte), Consejo Mayor de Comunidades Negras de la Cuenca del Rio Tolo y Zona Costera Sur (Cocomasur), Parques Nacionales Naturales de Colombia. Propuesta de Declaratoria. Santuario de Fauna Acandí, Playón y Playona. Síntesis para su Declaración. Septiembre de 2013

*Datos Autor: Proyectos Especiales, Oficina de Comunicaciones Parques Nacionales Naturales de Colombia - MADS

MEDIO AMBIENTE

Por: MA1 Michelle López Campo*, Karla Mora Gutiérrez. ** ENAP

Imágen: Ubicación Isla Manzanillo.Tomada de www.google.com/maps/

ECO ISLA DE MANZANILLO - CARTAGENA - BOLÍVAR

La Isla de Manzanillo se encuentra ubicada en el sureste del distrito de Cartagena de Indias, influenciada por varios cuerpos de agua superficiales, entre ellos el caño El Zapatero, el cual se encuentra situado en la zona oriental de la isla. En la actualidad, la Isla se encuentra conformada por La Escuela Naval de Cadetes 'Almirante Padilla' (ENAP), la casa presidencial San Juan de Manzanillo, el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas (CIOH) y el Barrio Naval, distinguiéndose por la diversidad de flora y fauna que en ella habita. Así mismo, se destaca la diversidad de especies que se encuentran en el entorno marino y la amplia extensión de mangle situada en sus inmediaciones, lo que la hace ser una zona de gran importancia ecológica.

Esta zona se distingue por su alta diversidad en especies que la hacen ser un sector muy importante de la ciudad. Entre esa diversidad de especies, se encuentran desde flora y fauna terrestre hasta especies marinas. El ambiente marino en la zona es de gran abundancia teniendo en cuenta que este sector forma parte del sistema de la Bahía de Cartagena, cuya dinámica es predominante. La Isla de Manzanillo, es un ecosistema de bosque seco tropical, su característica está asociada a la tasa de evapotranspiración que supera altamente a la precipitación durante mucho tiempo en el año, sin embargo existen especies tanto de flora como de fauna, que han generado estrategias para adaptarse a estas condiciones ambientales bajo situaciones extremas. La Isla también se encuentra asociada con una gran extensión de mangle, el cual alberga distintas especies.

Imagen: *Iguana (Iguana iguana). Isla de Manzanillo, Cartagena Bolívar.* ***Por:*** *Jean Linero Cuero.*

La fauna encontrada en la Isla de Manzanillo y sus alrededores es numerosa con relación a especies migratorias o visitantes. En el área de influencia, los grupos predominantes la componen actualmente algunas especies de reptiles terrestres como la Iguana (Iguana iguana) y algunos mamíferos como los Chiropteros (murciélagos) y los Mapaches (Procyon cancrivorus). Para el 2008 en un inventario realizado de flora y

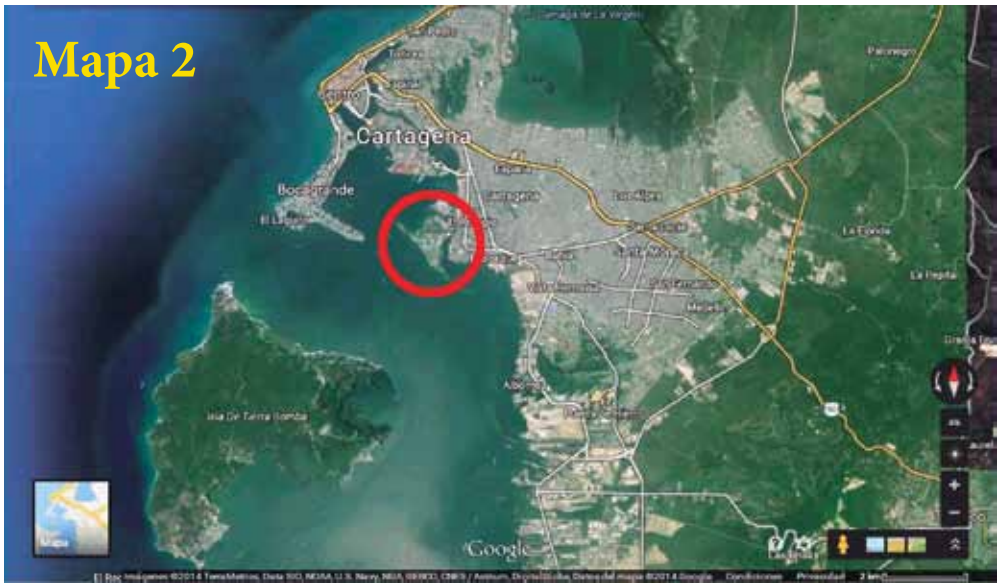
Imágen: *María Mulata (Quiscalus mexicanus). Isla de Manzanillo, Cartagena Bolívar. Por: Jean Linero Cuero*

fauna en la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla" por la Universidad Jorge Tadeo Lozano, se encontraron aproximadamente 31 especies de aves, las cuales 21 de ellas eran aves de ecosistemas terrestres y 10 especies de aves de ecosistemas acuáticos, el ave más abundante en la isla es la María Mulata (Quiscalus mexicanus) y en la línea de costa de la zona se encuentran algunas especies como el Pellar (Vanellus chilensis), el Playero (Calidris mauri) y la Garza patiamarilla (Egretta thula), entre otras especies de aves que han encontrado su hábitat ideal en la isla.

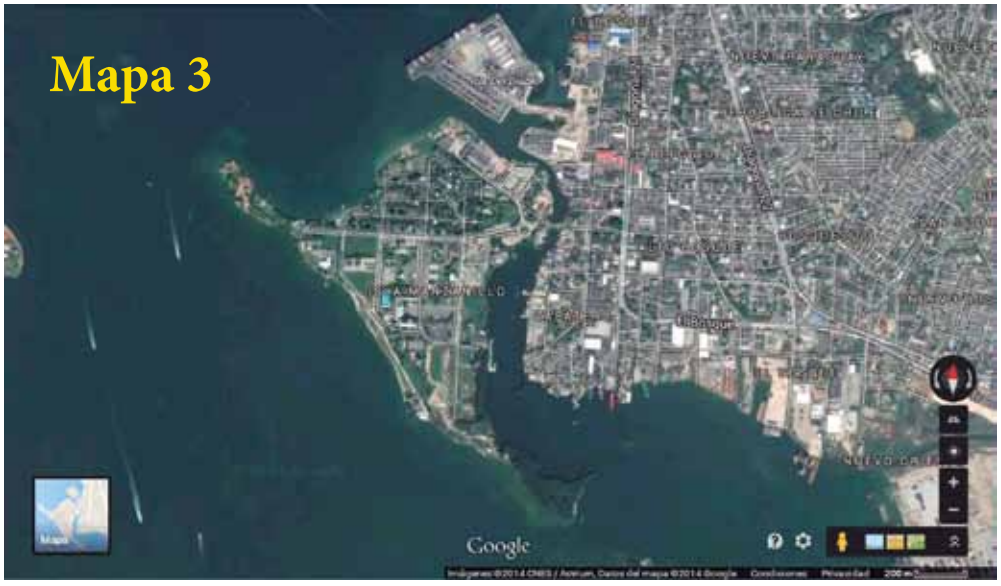
Dentro del área de influencia de la Isla de Manzanillo, se encuentra extensa vegetación, cuyas especies se enmarcan en el bosque seco tropical. Se encontraron aproximadamente 52 especies de flora, entre árboles maderables, frutales y rastreros, entre otras.

En los alrededores de la Isla se encuentran bosques de manglar, las especies que predominan en la zona son: El mangle rojo (Rhizophorae Mangle), mangle negro (Avicennia germinans), rodales poco desarrollados y mangle piñuelo (Pelliciera rhizophorae). La extensión de bosque de manglar más larga y continua en la Isla se encuentra localizada en Punta Recluta que sigue paralelo al Caño El Zapatero (ISZLER, S. 2003).

Los bosques de mangle, particularmente se destacan por ser el hábitat de ecosistemas altamente productivos, caracterizados por una alta biodiversidad estructural y funcional, reciben una gran cantidad de materia y energía tanto del mar como de la tierra, suplen la atmósfera con grandes cantidades de humedad y sirven como trampa de sedimentos y contaminantes, protegen la zona costera de la erosión fijando las playas y llegando a formar suelos maduros (ISZLER, S. 2003). Están catalogados como los ecosistemas más completos del mundo, constituyen un equilibrio natural entre el entorno marino y el agua dulce, sirviendo de hábitat a un sin número de especies terrestres y marinas como: Mamíferos, aves, reptiles, peces, moluscos y crustáceos, al igual que una gran diversidad de microorganismos.



Por otro lado, en los medios marinos al igual que en los terrestres, las condiciones ecológicas determinan diversos paisajes. El ambiente marino en la Isla se encuentra enmarcado por especies como: el Cangrejo Azul (Cardicama guanhumí) el cual es una de las especies de crustáceos más abundante en la isla, la Ostra del Manglar u Ostión (Crassostrea rhizophorae), esta especie de molusco habita en los sistemas de manglar agrupándose sobre las raíces sumergidas.



Finalmente, la preservación y mantenimiento de la flora hacen de la isla un nicho de animales de todas las especies tanto terrestres como marinas, por la conservación de los bosques de mangle y los árboles frutales, los cuales se encuentran protegidos de la tala e invasores, así mismo la fauna se encuentra protegida de la caza y la pesca, teniendo en cuenta que la zona tiene alta vulnerabilidad ya que existen muchos asentamientos urbanos.

Referencias Bibliográficas:

-RINCON, PUERTA, Daniel Augusto. Inventario de Flora y Fauna de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. 22pp – 40pp. 2008.

-ISZLER, ESPINOSA, Sonia Cristina. Plan de manejo ambiental Escuela Naval Almirante Padilla y barrio Naval de Manzanillo. Cartagena de Indias D.T. y C. 85pp - 96pp. 2003.

*Datos Autores: Gestora Ambiental ENAP **Practicante de Ingeniería Ambiental. División de Medio Ambiente (DMAEN), Escuela Naval de Cadetes "ALMIRANTE PADILLA".

MEDIO AMBIENTE

Por: Juan Manuel Díaz* y Juliana Galeano.** Fundación MarViva

Imagen: Manglar en el Golfo de Tribugá. Archivo MarViva.

HACIA LA DECLARATORIA DE UNA NUEVA ÁREA MARINA PROTEGIDA EN EL GOLFO DE TRIBUGÁ, CHOCÓ

Una de las estrategias más eficientes y extendidas para la protección de los hábitats y los recursos marinos es la de declarar espacios en el mar en los que solamente se permite la extracción de recursos mediante prácticas que garanticen su sostenibilidad, se adopten reglas concertadas para su manejo y se les dé la posibilidad de recuperar sus poblaciones y completar su ciclo biológico hasta el estado adulto. Estas áreas marinas protegidas (AMP) resultan tanto más eficientes cuando la población que hace uso de esos espacios participa de las decisiones para el manejo del área y, más aun, cuando el manejo se realiza bajo un esquema participativo de gobernanza."

El objetivo de la nueva AMP es crear un escenario en el Golfo en el que, de una vez por todas, se elimine el mayor riesgo para la sostenibilidad de los recursos pesqueros, la pesca industrial de arrastre de camarón y se protejan los hábitats y la biodiversidad que estos albergan y que, a la vez, se permita el uso tradicional de los recursos por parte de las comunidades.

Conscientes de la importancia de proteger y utilizar sosteniblemente los recursos marino-costeros y de ordenar las actividades humanas en el Golfo de Tribugá, en la costa norte del Pacífico colombiano, las comunidades afrodescendientes, de la mano de varias instituciones, vienen realizando acciones encaminadas a la conservación de la biodiversidad marina y a la sostenibilidad de la pesca. Esta iniciativa busca la declaratoria de un AMP en la zona, impulsada y apoyada desde el proyecto PNUD-GEF "Diseño e implementación del Subsistema de Áreas Marinas Protegidas en Colombia", coordinado por el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras (INVEMAR) con el apoyo de la Corporación Autónoma Regional del Chocó (Codechocó) y la Fundación MarViva.

El Golfo de Tribugá

Esta zona es una amplia escotadura de la costa que limitada al sur por Cabo Corrientes y en el norte por la Punta Juná, cerca de Bahía Solano, con una extensión aproximada de 1.208,06 Km2 y en la que se encuentra una muestra representativa de la biodiversidad marina del Pacífico colombiano. Entre los principales hábitats y especies que requieren de esfuerzos para su conservación se cuentan manglares, arrecifes rocosos, playas de anidación de tortugas marinas y de alimentación de aves playeras (muchas de ellas migratorias), lugares de paso y reproducción de la ballena jorobada, delfines y muchas especies de peces.

El escenario propuesto es el resultado de un arduo proceso de recopilación, procesamiento y análisis de información espacial acerca de los atributos biológicos naturales, llamados objetos de conservación, y las actividades humanas que tienen lugar en el Golfo de Tribugá. El proceso incorporó también el análisis de las condiciones físico-bióticas y socioeconómicas, la oferta de bienes y servicios ambientales, aspectos de participación y gobernanza local, el marco jurídico del Sistema Nacional de Áreas Protegidas y los conflictos socioambientales actuales y potenciales.

La pesca artesanal es una de las actividades más importantes para el sustento y bienestar económico de los pobladores ribereños pero algunos recursos muestran ya signos de sobreexplotación, como lo evidencian los resultados del monitoreo pesquero que adelanta MarViva desde hace cuatro años con el apoyo de las comunidades; la incursión de embarcaciones de la flota pesquera industrial, cuyas prácticas de pesca son poco selectivas y deterioran el fondo marino y, el uso de ciertas artes de pesca en las faenas artesanales que suelen hacerse en si-

Imagen: *Ave en el manglar. Nuquí – Chocó.* ***Por:*** *Manuel Velandia.*

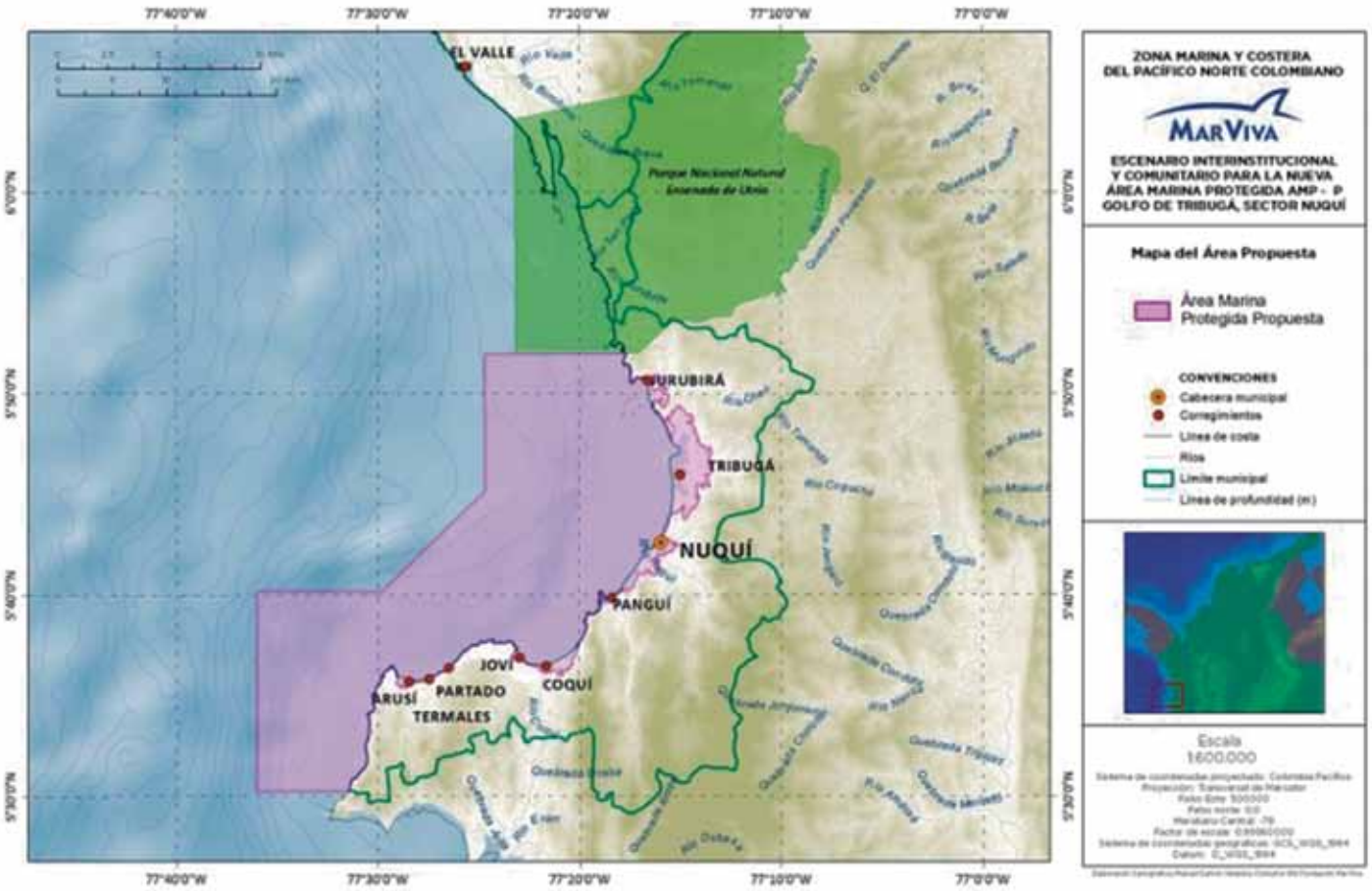
tios que cumplen una función de salacuna para muchos recursos, como los estuarios de manglar, son las principales causas de la reducción de los recursos.

La delimitación del área se realizó con base en la mejor información científica disponible sobre la distribución, atributos, riesgos y vulnerabilidad de los objetos de conservación y empleando técnicas de cartografía social con involucramiento directo de las ocho comunidades del municipio de Nuquí. Estas últimas manifestaron la necesidad de contar con una figura de conservación y uso sostenible en el Golfo complementaria al PNN Utría, aunque menos restrictiva en cuanto a la pesca artesanal, pero que regule, mediante normas claras y concertadas, las actividades humanas en el espacio marino adyacente a su territorio colectivo, adoptando un esquema de gobernanza coordinado por Codechocó. Con esta estrategia, además de eliminar o paliar al máximo los conflictos de uso existentes y potenciales, se pretende dotar al P.N.N. Utría con una zona amortiguadora realmente operativa que, a su vez, sea una fuente de ingresos para las comunidades locales.

PROPUESTA DE FIGURA JURÍDICA Y ORDENAMIENTO DE LAS COMUNIDADES

Como parte del proceso de diseño de la nueva AMP se realizaron talleres con las comunidades con el objeto de establecer la figura jurídica más conveniente, acorde con los usos y las dinámicas sociales, económicas y culturales de las comunidades y en el marco del Sistema Nacional de Áreas Protegidas. Los talleres giraron en torno a cuatro reflexiones cruciales: 1) la relación entre la explotación actual de los recursos marino-costeros y las expectativas colectivas en cuanto a fuentes de ingresos y bienestar; 2) elaboración participativa de una propuesta de ordenamiento del espacio marino mediante mapas mentales; 3) identificación de necesidades comunitarias para asumir el manejo comunitario del área; y 4) definición comunitaria de un AMP.

La figura de Distrito Regional de Manejo Integrado (DRMI) resultó ser la más compatible con las expectativas comunitarias, el contexto sociocultural y el imaginario colectivo en torno a un AMP. Aunque parezca contradictorio, dada la amplia aceptación de la iniciativa en las comunidades, la concreción de la declaratoria de la nueva AMP por parte de Codechocó, para que adquiera su total legitimidad, debe necesariamente surtir un proceso formal de Consulta Previa debidamente



Delimitación geográfica del AMP

Los límites de la nueva AMP fueron trazados mediante líneas rectas que corresponden a meridianos y paralelos específicos o a líneas diagonales entre ellos. El área tiene una extensión de 73.870 hectáreas, comprendidas desde Cabo Corrientes, en el sur, hasta el límite meridional del PNN Utría, en el norte.

avalado por el Ministerio del Interior. Una vez iniciado el proceso de consulta, el Ministerio del Interior actuará como garante del proceso facilitando la interlocución entre el Gobierno y las autoridades territorial, étnica y ambiental.

Es de esperar que a fines del año 2014 Colombia cuente con una porción adicional de sus mares y costas en la que se haga un aprovechamiento sostenible de los recursos, se garantice la conservación de la extraordinaria biodiversidad de ese rincón del país y las comunidades costeras puedan vivir armónicamente con la naturaleza.

Referencias Bibliografícas:

-TNC, 2008. Evaluación de ecorregiones marinas en Mesoamérica. Sitios prioritarios para la conservación en las ecorregiones Nabía de Panamá, Isla del Coco y Nicoya del Pacífico Tropical Oriental, y en el Caribe de Costa Rica y Panamá. Programa de Ciencias Regional, Región de Mesoamérica y el Caribe. The Nature Conservancy, San José, Costa Rica. 165 Pags.

-MarViva – Codechocó. 2014, Diagnóstico de la unidad ambiental costera del Pacífico Norte Chocoano. Informe inédito.

-MarViva – SAMP. 2014 Propuesta para la declaración de la nueva Área Marina Protegida en la Zona Marino-Costera de la Costa Norte del Chocó. Informe inédito.

-MarViva Monitoreo pesquero marzo 2012 - febrero 2013 con apoyo del Consejo Comunitario General "Los Riscales", el Consejo Comunitario General "Los Delfines", WWF, AUNAP, USAID, Unión Europea e INVEMAR.

*Datos de los Autores: Programa de Ciencias. Gerente Regional de Ciencias Fundación MarViva, **Geógrafa. Asistente de Gerencia Ciencias & Comunidades

MEDIO AMBIENTE

Por: Laura Noguera Castro. PlayasCorp. *
Imágen: Ubicación Puerto Lleras, Meta, Colombia.
Tomada de www.meta.gov.co/es/el-meta/

TURISMO DE RÍO Y PLAYA:
DESARROLLO DE UN PRODUCTO TURÍSTICO EN EL DEPARTAMENTO DEL META

Cuando una persona escucha la palabra "playa" suele trasportarse mentalmente a un idílico y tranquilo lugar frente al mar de finas arenas blancas y de cristalinas aguas, sin embargo, este no es el único tipo de playa que hay. Una playa es un depósito de sedimentos no consolidados junto a un cuerpo de agua. De esta forma los ríos también poseen playas y pueden tomarse como sitios para relajarse y desarrollar actividades de ocio y esparcimiento.

Teniendo en cuenta esta premisa, el equipo de PlayasCorp llevó a cabo entre los meses de octubre y diciembre de 2013 un trabajo técnico-científico con el objetivo de desarrollar el producto de Turismo de Río y Playa (TRyP). Está investigación se realizó en el marco de la ejecución del Plan de Desarrollo Departamental del Meta "Juntos construyendo sueños y realidades".

Con el fin de realizar la investigación se dividieron las actividades en tres escalas espaciales: departamental, municipal y balneario. La primera escala buscó identificar los municipios del Departamento del Meta con potencialidad de TRyP, revisar el producto TRyP en otros destinos nacionales e internacionales, estudiar la oferta y demanda sobre TRyP en el Meta e identificar y seleccionar los colectivos turísticos que podrían demandar una oferta de TRyP, a través de un taller interinstitucional liderado por el Instituto de Turismo del Meta – ITM en coordinación con la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Área de Manejo Especial La Macarena – CORMACARENA.

La escala municipal del desarrollo del Producto Turístico de Río y Playa se buscó la determinación del contexto local en que se enmarcan los balnearios de río. Se trabajó en el Municipio de Puerto Lleras, debido al punto en que se encuentra el municipio dentro de la tradicional curva de desarrollo de destinos de Buckler. Para ello, se realizaron dos estudios independientes pero complementarios, la caracterización desde la perspectiva del turismo y el estudio de percepción sobre TRyP de Puerto Lleras.

Imagen: *Malecón turístico, Puerto lleras, Meta. Tomada de: www.meta.gov.co/es/*

La tercera y última escala tuvo como objetivo caracterizar un balneario en el municipio piloto, diagnosticar este balneario y realizar un taller con las organizaciones de base. Para la primera actividad se escogió el balneario denominado "El Malecón" del Municipio de Puerto Lleras. La siguiente acción fue el diagnóstico integrado del balneario piloto. A partir de la información del levantamiento de campo,

Imagen: *Panorámica Balneario El Malecón, Puerto Lleras, Meta. Por: Laura Noguera.*

se elaboró un diagnóstico integrado de la playa, el cual contiene el estado actual de los elementos del balneario con respecto a los niveles mínimos de certificación. La última actividad en el balneario fue la socialización de los hallazgos de caracterización y diagnóstico a los prestadores de servicios turísticos dentro de El Malecón de Puerto Lleras, con el propósito de comunicar del proceso y generar procesos de cohesión entre ellos.

Como resultados a nivel departamental se identificaron 7 municipios con potencialidad de desarrollo de TRyP, el principal público objetivo de TRyP está conformado por los habitantes de Bogotá y Villavicencio. Se encontró que el rol de los balnearios es de ser atractivos de soporte para otras actividades.

Por su parte, en la escala municipal se caracterizó a Puerto Lleras desde las dimensiones social, cultural, económica, y ambiental. El estudio de percepción permitió identificar las iniciativas y motivaciones para crear elementos que permitan en un futuro distinguir a Puerto Lleras como destino turístico y destino de TRyP.

Para la última escala se utilizó el balneario El Malecón de Puerto Lleras como caso de estudio. En términos generales el balneario se encontró en un nivel medio para lograr obtener niveles de certificación, teniendo en cuenta que los aspectos que ya posee tiene altos niveles de cumplimiento. Además, la escala permitió proponer un modelo de gestión para balnearios de ríos, con miras a obtener niveles mínimos de certificación.

Se concluye que el Departamento del Meta tiene un importante potencial para el TRyP, pero que requiere iniciativas público-privadas decididas y sostenidas. La cercanía con Bogotá, la existencia de balnearios con algún reconocimiento y la infraestructura hotelera son sus fortalezas. Finalmente, en el nivel de balneario, se evidencia la verdadera escala en que se desarrolla el Turismo de Río y Playa.

*Datos Autor: Ingeniera Ambiental y Sanitaria, Coordinadora del Área de Calidad de Playas de PlayasCorp.

RÍOS Y MARES

Lugar: Saint John´s (Antigua y Barbuda)
Por: Daniel Lancheros

Las imágenes de la sección Ríos y Mares de la revista LA TIMONERA, están protegidas por derechos de autor, y está prohibida su reproducción bajo cualquier medio sin previa autorización de la Liga Marítima de Colombia, o de su autor.

Mascarones de Proa

Casa tipica en All Saints

Indian Creek

Dockyard Drive

Freeman's Bay

The Cove

English Harbour

Barco atracado en Saint John

Yepton Beach desde Saint John

PESCA

Por: Edwin N. Beltrán [1], Jenny M. Ospina[1], Yolanda Diaz[2], Vladimir Puentes[3]

Imágenes por: Jenny M. Ospina y Nicolás Beltrán

HACIA EL MANEJO INTEGRAL PESQUERO EN EL CORREGIMIENTO DE CAPURGANÁ (URABÁ CHOCOANO - CARIBE COLOMBIANO)

Las zonas fronterizas Colombianas han referido problemáticas concernientes a la falta de inversión por parte del estado para la gestión de los componentes social, ambiental y político. En este sentido las mismas comunidades han planteado sus propias formas de administrar, vigilar y controlar los recursos que el medio natural les ofrece con el fin de lograr su subsistencia. Capurganá, al ser un corregimiento cercano a la frontera con Panamá en el Urabá Chocoano, posee una desventaja comparativa, ya que es una zona de difícil acceso, lo cual limita su potencial turístico y comercial. Aun a pesar de las difíciles condiciones, la comunidad lucha por erguirse dignamente tomando gradualmente conciencia de sus riquezas naturales, propendiendo por realizar sus actividades económicas con conciencia social y ambiental, con la ayuda de organizaciones raizales, instituciones educativas y las ONG.

Este corregimiento colombiano posee ecosistemas de gran importancia a nivel mundial como son los arrecifes coralinos, que a pesar de que ocupan solo el 1% del lecho oceánico albergan el 25% de toda la vida marina. (Alvarado-Abello et al., 2004). Estos ecosistemas son vitales para el desarrollo de especies de gran importancia a nivel biológico y comercial, teniendo en cuenta que sus funciones se potencializan al interactuar con ecosistemas de manglares y de praderas de pastos marinos, ya que la historia de vida de los organismos que los habitan dependen de la salud de dichos hábitats.

Capurganá presenta arrecifes de tipo franjeante donde se encuentran especies como pargos, chernas y morenas, entre otras, y donde se pasean cardúmenes de peces migratorios, acompañados por langostas, calamares y otros invertebrados (Documento Base PNAOCI, 1997). Sin embargo, los arrecifes del corregimiento en mención son unos de los muy pocos que no están incluidos bajo alguna figura de protección del Sistema de Parques Nacionales Naturales, pero que al igual que todo el Caribe Colombiano, ha tenido que afrontar problemáticas como la invasión del Pez Leon (*Pterois volitans*) y del octocoral (coral blando) copo de nieve (*Carijoa riisei*), además de los embates que todos los arrecifes soportan por el cambio climático y los fenómenos naturales como El Niño y/o la Niña. Como consecuencia, la zona debe afrontar retos en términos de manejo sostenible de los recursos aprovechables, así como de conservación de su patrimonio natural, ya que las condiciones actuales hacen de Capurganá, un lugar con fortalezas y debilidades.

Ahora bien, para que un análisis sea efectivo en una zona con características particulares como el corregimiento de Capurganá, se hace necesario desarrollar herramientas que brinden mayor cohesión en la visión holística, con el fin de optimizar el uso de la riqueza natural y humana. En efecto, las condiciones ecológicas

LA REINA	Autoridades ambientales, pesqueras y marítimas a nivel nacional
LAS TORRES	Autoridad Ambiental a nivel regional
LOS ALFILES	Entidades encargadas de la investigación ambiental y pesquera y Programas de entidades Internacionales
LOS CABALLOS	Consejo Comunitario, Academia y las ONG
LOS PEONES	Asociaciones de Pescadores, pescadores independientes

Tabla 2. *Priorización de actores estratégicos en Capurganá a través de la metodología de Ajedrez de actores (Adaptado de Moijica, 2005)*

SERIE	VARIABLES
V1	Educación y participación
V2	Calidad de vida
V3	Inseguridad
V4	Comanejo
V5	Conflicto entre pescadores industriales y artesanales
V6	Dinámica ecosistémica
V7	Talla media de captura Vs talla media de madurez
V8	Esfuerzo pesquero.
V9	Costos operacionales.
V10	Comercialización de producto
V11	Infraestructura
V12	Normativa
V13	Institucionalidad
V14	Ordenamiento pesquero
V15	Investigación

Tabla 1. *Identificación de Variables Importantes para el Aprovechamiento Sostenible de Recursos Pesqueros y Conservación de Arrecifes Coralinos.*

resilientes de la zona ratifican la necesidad de afrontar las amenazas desde una perspectiva que potencialice los aspectos históricos, socioeconómicos, biológicos, pesqueros, ambientales e inclusive geográficos de la zona.

En este contexto, el presente trabajo que comenzó con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible –MADS- y culminó con la Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca – AUNAP- , siempre con el acompañamiento de la Universidad Distrital de Bogotá, tuvo como objetivo principal formular lineamientos para el manejo integral de la actividad pesquera teniendo como referencia también la conservación de los arrecifes coralinos de de Capurganá. Para esto se utilizaron herramientas metodológicas de gran envergadura como la Evaluación Ambiental Integral y la prospectiva que permitieron evaluar la interacción de factores sociales, ambientales, institucionales y económicos logrando resultados con una visión holística de la situación actual del lugar. Su desarrollo se basó en la búsqueda de información con todos los actores estratégicos de la zona (sector turístico, sector pesquero, consejo comunitario, Las ONG que se encontraron trabajando en la región, así como información secundaria como estudios hechos anteriormente, y contacto con personas que hicieron o participaron en dichos estudios.

Inicialmente, el análisis efectuado permitió conocer la perspectiva de la población frente a los actores que trabajan en el lugar; lo cual se validó con diversas consultas bibliográficas y entrevistas hechas a expertos en el tema. De acuerdo con ello, el estudio arrojó que el estado por medio de sus autoridades consagradas a nivel nacional destacó baja presencia en la zona. Mientras, que por su parte, las autoridades regionales y locales presentaron una atención limitada. Y finalmente, las organizaciones comunitarias, ONG´s (que desenvuelven sus actividades en aspectos pesqueros y ambientales) y algunas universidades o institutos (que han hecho trabajos puntuales o tomado en cuenta el lugar para proyectos de investigación), reflejaron un grado de trabajo reconocido como aceptable en el lugar.

Para el procesamiento de la información se desarrolló un análisis estructural que delimitó el sistema, logrando priorizar aquellas variables y actores influyentes en la toma de decisiones al momento de la consecución de un futuro deseado o meta planteada, que en este caso sería el aprovechamiento sostenible de los recursos pesqueros y la conservación de arrecifes coralinos. En el estudio se identificaron entonces 15 variables que permitieron ir hacia el objetivo planteado (Tabla 1).

Partiendo de estas variables se llevó a cabo la priorización de estas a través de la metodología de Mojica (2005), arrojando como resultado 4 variables (Educación y participación, Dinámica Ecosistémica, Institucionalidad e Investigación) que se ubicaron en la zona de poder la (Fig.1).

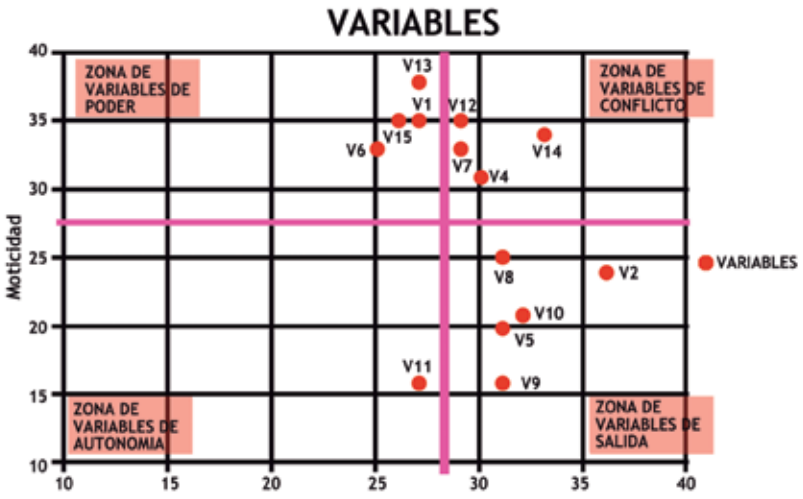


Figura 1. *Priorización de variables (Adaptado de Moijica, 2005).*

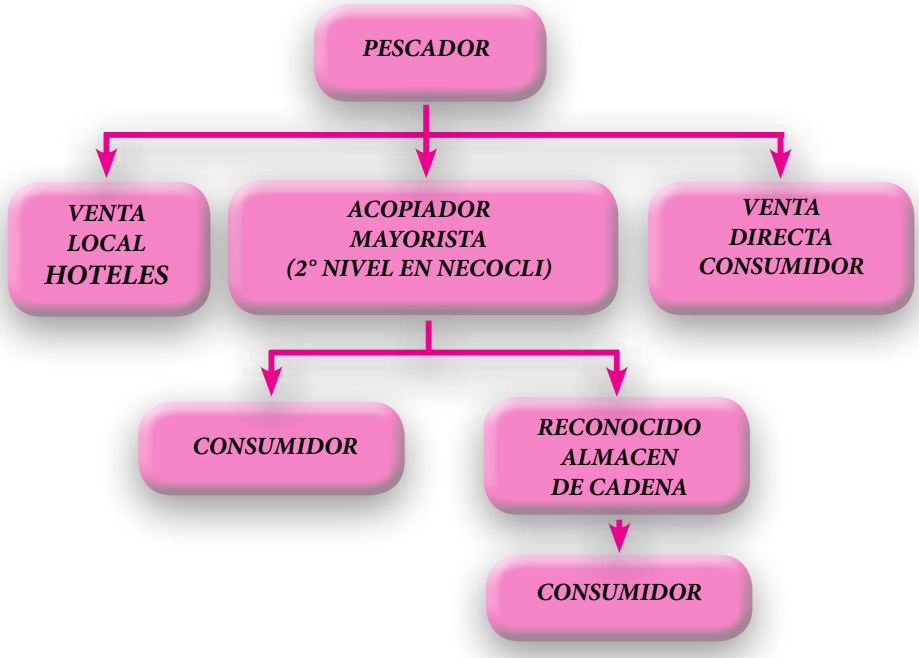


Figura 2. *Cadena de Comercialización del Gremio Pesquero en Capurganá.*

Por su parte, Para la priorización de actores estratégicos en la zona se llevó a cabo un análisis donde se identificaron aquellos que están o deberían estar como actores preponderantes en la zona, con base en la metodología propuesta por Mojica (2005). Para esto se tomaron como puntos fundamentales el alcance de las funciones y el poder de los actores sobre los demás dando como resultado la jerarquización de las partes interesadas que intervienen en la zona, asi como las disposiciones argumentadas y basadas en las variables propuestas. La Tabla 2 muestra el ajedrez de actores que clasifica y jerarquiza los actores según las fichas del ajedrez. También se hicieron entrevistas a expertos a través de una encuesta semiestructurada en donde se pudiera comparar las respuestas a la misma pregunta desde perspectivas diferentes.

Entre tanto, el escenario que muestra la mayor probabilidad de ocurrencia apunta hacia un aprovechamiento sostenible del recurso pesquero y al mismo tiempo hacia la conservación de las áreas de arrecife de coral en esta parte del Golfo de Urabá. Si bien las ONG no se perfilaron como un actor de mediano a bajo poder, son las que finalmente si han tenido un rol preponderante en la zona de manera continua con iniciativas que van dirigidas a la conservación de ecosistemas estratégicos y el manejo sostenible de los recursos pesqueros. Los principales actores de la zona se perfilan como las principales autoridades (ambiental, pesquera y marítima), pero no por su alto poder, sino por su total ausencia, y la necesidad de su presencia en la región. La AUNAP recientemente comenzó el Plan de Ordenamiento del Golfo de Urabá y es quien con actores estratégicos ha comenzado el proceso de ordenamiento de la pesca en la región.

Pese a que la vida del pescador no es fácil en esta región del país y se alterna con otras actividades como la agricultura, se logró establecer como es actualmente la cadena de comercialización del producto pesquero con la única asociación de pescadores del lugar (Fig. 2)

Son pescadores de línea de mano capturando principalmente Pargo Rojo, pero también otras especies de anzuelo como Atun, Sierra, Jurel y Cojinua; capturan también sardina que la usan como carnada. Existen además aproximadamente 24 pescadores independientes que también pueden pescar con otros artes de pesca como el arpón neumático o hawaiano capturando en los arrecifes, entre otras peces, Pez León y Pez Loro, y otros pescadores (originarios del Sinú) que utilizan también la red de enmalle (trasmallo) por la cual ha habido conflictos por su utilización. También se reportaron conflictos con barcos de arrastre de camarón que según los pescadores artesanales, pueden llegar a pescar cerca de áreas estratégicas como los arrecifes coralinos.

A partir de los análisis se formuló una propuesta de lineamientos que permitan la sostenibilidad de los recursos pesqueros y la conservación de ecosistemas estratégicos, entre los cuales se pueden destacar: (i) Fortalecer los programas de capacitación con instituciones nacionales e internacionales que incluyan además de los pescadores, también a la comunidad en general, en

temas como la pesca responsable, importancia estratégica para ellos de ecosistemas arrecifales y su manejo sostenible. (ii) Institucionalización del control, captura y comercialización del Pez León en toda la región, incluyendo los arrecifes coralinos como un agente invasor que acaba recursos de interés comercial y de seguridad alimentaria también. (iii) Identificar y zonificar las áreas de arrecife coralino más relevantes con el fin de darles un manejo especial desde la perspectiva pesquera y ambiental. (iv) Minimizar impactos del turismo y del desarrollo costero a través del control adecuado de obras de infraestructura turística y de vivienda, teniendo en cuenta la capacidad de carga de los ecosistemas y planes de ordenamiento. (v) Propender por la presencia de las autoridades ambientales, pesqueras y marítimas de manera constante o continua en la zona. (vi) Apoyar programas de desarrollo sostenible de la pesca artesanal que incentiven el mejoramiento tecnológico, aumenten la eficacia, eficiencia y efectividad de la pesca generando oportunidades de desarrollo social y a la vez controlando el esfuerzo pesquero a niveles sostenibles. (vii) Realizar el ordenamiento pesquero del Golfo de Urabá que tenga como principio el enfoque ecosistémico, y de forma altamente participativa con todos los actores involucrados en la zona. (viii) Generar el conocimiento técnico científico, socioeconómico y cultural necesario que aporte a los procesos de ordenamiento en el contexto de sustentabilidad de los recursos pesqueros y ecosistemas marinos estratégicos (ix) Generar o aplicar indicadores biológicos y pesqueros que permitan monitorear el estado de los ecosistemas y recursos aprovechados, respectivamente.

El análisis integral de lugares como Capurganá permitió observar desde diferentes perspectivas la situación de manera integral, con lo cual permite tener una referencia confiable para tomar decisiones sobre próximos pasos a tomar en el ordenamiento territorial marino costero, que vayan en pro del bienestar de sus pueblos y también del ambiente con el cual conviven.

Agradecimientos especiales a todas las personas que aportaron valiosas experiencias e información a este estudio; de igual manera a la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, AUNAP, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, INVEMAR, Fundación ICRI, Consejo comunitario de Capurganá, Asociación de Pescadores de Capurganá y demás personas instituciones.

Referencias Bibliográficas

- Alvarado, E., Abello, M., Mcrae, E., Baquero, J. 2004. Manual de Cuidados para los arrecifes de coral del Gran Caribe. Universidad De Bogotá Jorge Tadeo Lozano(Ed.). ISBN: 958-9029-66-3.

- MAVDT. 2002. Política Nacional Ambiental para el Desarrollo Sostenible de los Espacios Oceánicos y las Zonas Costeras e Insulares (PNAOCI).

-Mojica, F. 2005. La construcción del futuro. Concepto y modelo de prospectiva estratégica, territorial.

- Burke, L., MaidenS, J., Arrecifes En Peligro En El Caribe, Washington D.C, 2005. World Resources Institute (WRI). 84p.

*Datos de los autores: [1]Universidad Distrital José Francisco José de Caldas, Administración Ambiental, [2]Coordinadora Administración Ambiental, Universidad Distrital José Francisco José de Caldas, [3] Oficina de Generación del Conocimiento y la Información, Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca -AUNAP-

PESCA

Por: Laura Jaramillo* y Juan Sebastián Barco.** Fundación MarViva.

Imagenes: Fundación MarViva

PROYECTO FINANCIADO POR "OCEANS 5"

Tres Organizaciones Regionales Se Unen Para Adelantar El Proyecto Fortalecimiento Del Control Y Vigilancia Para Reducir La Pesca Ilegal No Declarada Y No Reglamentada En El Pacífico Este Tropical.

El presente proyecto, financiado por **Oceans 5** y ejecutado por la Asociación Costa Rica Por Siempre, la Fundación MarViva y Conservación Internacional, busca proteger los recursos marinos del Pacífico Este Tropical (ETPS) mediante la reducción de la pesca Ilegal no declarada no reglamentada (INDNR) en las aguas jurisdiccionales y en áreas marinas protegidas seleccionadas de Colombia, Costa Rica, Ecuador y Panamá.

Con este proyecto se aúnan los esfuerzos de las organizaciones no gubernamentales con las autoridades nacionales para el fortalecimiento del control sobre la pesca INDNR a partir de tres ejes de trabajo: 1.) Fortalecimiento de los controles para la detección y persecución de ilícitos e infracciones, 2.) Apoyo a la implementación del Acuerdo de la FAO (2009) sobre Medidas del Estado Rector del Puerto, mediante el fortalecimiento de las capacidades institucionales y de políticas y la construcción de sistemas de información y divulgación y, 3.) Fortalecimiento de la coordinación interinstitucional y regional.

De manera regional, cada fundación tiene sus líneas de trabajo armonizadas. En el caso de la Fundación MarViva se generó en Costa Rica, Panamá y Colombia una Guía para la identificación de peces de importancia comercial en el Pacífico y se está trabajando para brindar apoyo a las autoridades en la elaboración del Manual

de inspección de embarcaciones pesqueras que tenga en cuenta los lineamientos de las Medidas Estado Rector del Puerto. Asimismo, regionalmente se han organizado talleres y capacitaciones para funcionarios públicos sobre diversas herramientas existentes para la lucha en contra de la Pesca Ilegal No Declarada y No Reglamentada, como es el caso del acuerdo MERP de la FAO.
Por otro lado, junto con Conservación Internacional, se está apoyando a las autoridades de los diferentes países en el establecimiento de un registro global exhaustivo de pesca y una base de datos de buques que incluya la historia de sanción de cada embarcación, para así contar con herramientas preventivas y de coordinación interinstitucional en la lucha contra la pesca INDNR.

De esta manera, con el presente proyecto, se ha logrado una concepción regional de la pesca Ilegal no Declarada y no Reglamentada, como actividad que perjudica a todos los países por igual y de las herramientas regionales que existen para la lucha en contra de la misma.

Las organizaciones en alianza esperamos poder continuar con este trabajo que depara nuevos retos y futuras experiencias exitosas en estrecha relación con las autoridades nacionales. Para nosotros es un gran honor poder contribuir y apoyar el cambio que busca mejorar las condiciones del Paisaje Marino del Pacífico Este Tropical.

*Datos de los autores: *Abogada. Asesora jurídica Programa Incidencia Política. ** Politólogo. Gerente Programa de Incidencia Política. Fundación MarViva.

EDUCACIÓN

Por: Camila Romero Chica*. Comisión Colombiana del Océano

Imagen: Mapa de Colombia. Archivo CCO.

EDUCACIÓN:
UNA HERRAMIENTA PARA RECONOCER LA IMPORTANCIA DE NUESTROS MARES

Las áreas marinas y costeras del territorio colombiano, podrían indicar de facto, la importancia que tendría el mar en la historia, la economía, la sociedad y desarrollo futuro del país.

Según datos de la FAO (2010), Colombia tiene un lugar destacado en recursos hídricos en el mundo en comparación con otras naciones costeras. Posee alta diversidad de peces, invertebrados, mamíferos acuáticos, especies vegetales micro y macroscópicas, así como ecosistemas estratégicos que brindan gran cantidad de bienes y servicios, al igual que aguas dulces, salobres, marinas y terrenos aptos, que le otorgan un gran potencial para el desarrollo de la acuicultura [1].

Colombia tiene 928.600 km2 de territorio marítimo, equivalentes al 48% del territorio nacional, 3.100 km de costa con acceso al Océano Pacífico y al Mar Caribe y gran cantidad de paisajes de diversos biomas y culturas étnicas. Muchas de estas zonas siguen inexploradas, olvidadas o se han utilizado con otros fines que distan mucho del sentido que debe darse al tesoro marino y costero que abunda a lo largo de estas extensiones.

Casos como la pesca con dinamita, el maltrato de las especies, la caza indiscriminada de la tortuga y el consumo de sus huevos, la construcción masiva de complejos turísticos sin las mínimas medidas de regulación para proteger las playas y las costas, el buceo deportivo

Imagen: *Naufragio. Mar Caribe.* ***Por:*** *Julián Reyna*

Imagen: *Puerto de Tumaco.* ***Por:*** *Julián Reyna.*

sin una reglamentación adecuada, que se traducen en la destrucción de los corales, y la perdida del respeto por el ecosistema, climatizaron la mentalidad de los habitantes y turistas que cada vez comprendían menos la vital importancia para el equilibrio del planeta, y lo que significa respetar y dedicar una parte importante de los recursos financieros para investigar y regular el impacto del hombre en la riqueza que proporciona el mar.

Actividades como la búsqueda reciente de tesoros, de los cuales se calcula hay mas de 1.100 solo en el Mar Caribe, el interés de mas de cuatro multinacionales expertas en localizar galeones como el San José, o el del galeón Nuestra Señora de las Mercedes, la utilización de rutas marítimas por parte del narcotráfico, la contaminación con elementos químicos desechados en las cuencas de los ríos, son algunos ejemplos del uso insostenible que algunos le han dado al recurso marítimo en las ultimas décadas.

Analizar solamente los productos directos es sesgar el valioso potencial de los mares. La importancia cada vez más grande del turismo, la ecología, la investigación científica en búsqueda de nuevas especies, la capacidad portuaria, y las fuentes energéticas alternativas, hacen que se vea en otro sentido el recurso natural del mar.

El panorama no es del todo negativo, el país ha invertido y le apuesta al desarrollo de diferentes sectores como el turismo tradicional y ecoturismo, donde se resaltan las actividades de avistamiento de ballenas en el Pacífico, zona que tiene la tasa de nacimiento de ballenas más alta del mundo con el 28% del total. En las cálidas aguas de los Parques Nacionales Naturales de Gorgona, Sanquianga y Utría llegan cada año 6 de las 11 especies de ballenas que existen en el mundo: la ballena azul Balaenoptera muslulus, el rorcual común Balaenoptera physalus, la ballena de Bryde Balaenoptera brydei, la minke Balaenoptera acutorostrata, la Balaenoptera borealis y la jorobada o yubarta Megaptera novaeangliae. El buceo recreativo, con miles de sitios para alucinantes inmersiones desde el archipiélago de San Andrés y Providencia en al Caribe hasta Isla Malpelo en el Pacífico; los cruceros de investigación científica para desarrollar el conocimiento y favorecer el aprovechamiento sostenible, entre otros; además, la exploración de alternativas energéticas, y otras actividades van in crescendo en el panorama actual de la jerarquía de actividades relacionadas con la explotación del mar.

Poniéndose a tono con las regulaciones internacionales, Colombia viene asumiendo otra dinámica en el gobierno de sus recursos, ya que los estándares internacionales implementan cánones cada vez mas estrictos en el manejo de los recursos marinos en general, no solo en el uso y aprovechamiento de las especies marinas, sino en el impacto al que la fuerza del hombre somete las costas y los océanos.

Imagen: *Playa Cristal.* ***Por:*** *Julián Reyna.*

Los diferentes Ministerios, y las organizaciones mencionadas anteriormente, han cambiado la forma de "entender" el mar y su patrimonio, las universidades publicas y privadas comprometen recursos financieros y humanos para investigaciones cada vez mas serias, los gobernantes son mas conscientes de los daños que alguna vez permitieron sus antecesores, esto también debido al aporte que dejan los dividendos del turismo, aprovechamiento de fuentes energéticas y la pesca controlada y responsable.

En la actualidad, numerosas ONG y organismos del estado, tienen el firme propósito de hacer cumplir y respetar las normatividades actuales. Un ejemplo del trabajo interinstitucional es el adelantado por Conservación Internacional[2] realizando programas, que involucran a los sectores gubernamental, académico-científico y a la población civil en sus proyectos, algunos de ellos son la Armada Nacional, el Ministerio de TIC´s , la Dirección General Marítima - DIMAR, el INVEMAR, el Instituto Colombiano Agropecuario - ICA, Parques Nacionales Naturales - PNN, ONG como Fundación Malpelo, Liga Marítima – LIMCOL, Ecoversa, Colombia en Hechos, entre otras, Universidades como la U. del Magdalena, la Nacional y la Comisión Colombiana del Océano. Desde cada competencia se busca generar estrategias que garanticen la conservación, y ordenamiento de los recursos.

La Comisión Colombiana del Océano CCO, es un órgano que tiene como mandato, construir, implementar y actualizar la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC), esta política formula y ejecuta planes de desarrollo sostenible de los mares y las zonas costeras. La PNOEC busca que "Los diferentes sectores del gobierno nacional tengan la carta de navegación, que permita guiar al país en su despertar marítimo, logrando así que en un futuro cercano, Colombia este completamente de cara al mar, como siempre se ha soñado"[3] y además convertida en una Potencia Media Marítima.

Son bastante concretos e importantes, los principios orientadores de esta política, dejando en claro, que esta actitud tiene firmes propósitos de regular y supervisar que las reglamentaciones nacionales e internacionales sean cumplidas, así mismo como impulsar la mentalidad de las nuevas generaciones, hacia una verdadera "cultura marina".

Los principios propuestos por la PNOEC son: Unidad territorial del Estado, interés del Estado, equilibrio entre desarrollo económico y sostenibilidad, enfoque multisectorial y multidisciplinario, y participación comunitaria, todos en el contexto del desarrollo de espacios oceánicos y costeros de Colombia[4].

EL CAMINO HACIA LA CONSERVACIÓN ES LA EDUCACIÓN

El escenario futuro, aunque es esperanzador teniendo en cuenta el interés de los gobiernos, no deja de ser preocupante por los múltiples escenarios que revisten peligro para los ecosistemas marinos y las zonas costeras del país.

Los problemas mencionados anteriormente, más la polarización entre los que ven el estado del planeta como un advenimiento del Apocalipsis y que a la vez movilizan cientos de barcos para evitar la muerte de una foca arpa en Finlandia, hasta los que no ven en la situación actual asomo de preocupación y se dedican a explotar los tesoros del planeta sin pensar en las consecuencias, bajo el supuesto de que todo es "renovable" y que la misma naturaleza se encargará de hacer un proceso de autorregulación que se adapte a las necesidades del hombre, son síntoma inequívoco de que "algo" está pasando en la salud del planeta y que es urgente, que Colombia desarrolle políticas prospectivas de educación para las actuales y las nuevas generaciones, y decrete leyes que penalicen duramente y ejemplaricen la conducta de los que van de paso por la tierra y dejan huellas imborrables para los que han de venir.

Imagen: *Ecosistemas marinos. San Andrés islas.* ***Por:*** *Julián Reyna.*

El ejemplo maravilloso de la cultura del ecoturismo (sin llegar al maniqueísmo[5]) muestra que hay alternativas para mirar el medio ambiente, disfrutarlo, aprovecharse y sacar frutos de él, pero sin destruirlo, sin desplazarlo, sin forzarlo, sin robarlo, y dejándolo incólume para los que necesitan aprovecharlo para esos mismos fines.

La educación no es responsabilidad exclusiva del gobierno, la sociedad per se debe preocuparse por crear conciencia a través de la educación sobre las peligrosas consecuencias del mal manejo de los recursos marinos por las actividades antrópicas que se realizan buscando el beneficio económico individual a corto plazo sobre el beneficio colectivo de largo plazo.

En nuestro país no podrá pasarse por alto como en una clase de historia en educación básica elemental, temas que se quedan solamente en cifras: la superficie, las distancias, las fronteras etc. Desde la academia deben fomentarse la conciencia de asumir la responsabilidad y consecuencia de la explotación del mar, y esto debería llevar a una práctica racional y sostenible de utilización de los recursos que nos brindan los océanos.

La utilidad empresarial, que se nutre de las actividades costeras y marinas, son también responsables en la enseñanza y puesta en marcha de programas y recursos monetarios y humanos para minimizar el impacto que provocan, en especial si se trata de territorios donde habitan grupos étnicos, donde se puede violentar su cultura y desplazar su modus vivendi, asumiendo una cultura invasora.

En conclusión, es evidente la enorme importancia que ocupa el desarrollo de los océanos y zonas costeras en nuestro país, fuente de muchas riquezas de las cuales podremos seguir vanagloriándonos por muchas generaciones, solo si asumimos con compromiso la tarea de educar a los usuarios directos e indirectos de los recursos, así como fortalecer las responsabilidades interinstitucionales mediante las cuales podremos dar solución a los conflictos generados por los habitantes que estamos de "paso" en este mundo "prestado".

Hoy por hoy la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros - PNOEC, reconoce la necesidad de trabajar en pro de la promoción, mejora e implementación de programas académicos en Ciencias del Mar. La labor de la Comisión Colombiana del Océano ha contribuido con la formulación de nuevas ofertas académicas en temas marítimos a través de alianzas estratégicas con reconocidas instituciones de Educación Superior, ONG y entidades estatales entre las que se destacan el Doctorado Interinstitucional en Ciencias del Mar, la Electiva en Desarrollo Marítimo ofrecida por la Universidad Pedagógica Nacional y el Diplomado Introducción a la Oceanopolítica entre otros, cuyo objetivo principal es propender por la construcción de una conciencia marítima nacional que le permita al país desarrollar todo su potencial marítimo en pro de mejorar la calidad de vida de todos sus habitantes.

El reto actualmente consiste en fortalecer los programas de Educación Básica y Media, de manera tal que el mar se convierta en un actor transversal a todas las áreas del conocimiento para que sea contemplado como un componente fundamental en los proyectos y planes educativos institucionales a nivel local, regional y nacional.

Referencias Bibliográficas

[1] *FAO Publicaciones relacionadas a la acuicultura en Colombia.*
[2] *Datos tomados de la página Web www.conservation.org.co.*
[3] *CCO 2007. Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros.*
[4] *Ibídem.*
[5] *Cualquier actitud que mantiene posturas extremas, sin puntos intermedios.*

*Datos Autor: Bióloga Marina, Esp. Gerencia de Proyectos, Asesora de Asuntos Marinos Comisión Colombiana del Océano

EDUCACIÓN

Por: Ángela María Plata. Universidad Sergio Arboleda

Imagen: Mapa de Santa Marta Tomada de: http://www.invemar.org.co/

ACCIONES PARA LA RECUPERACIÓN INTEGRAL DEL RÍO MANZANARES

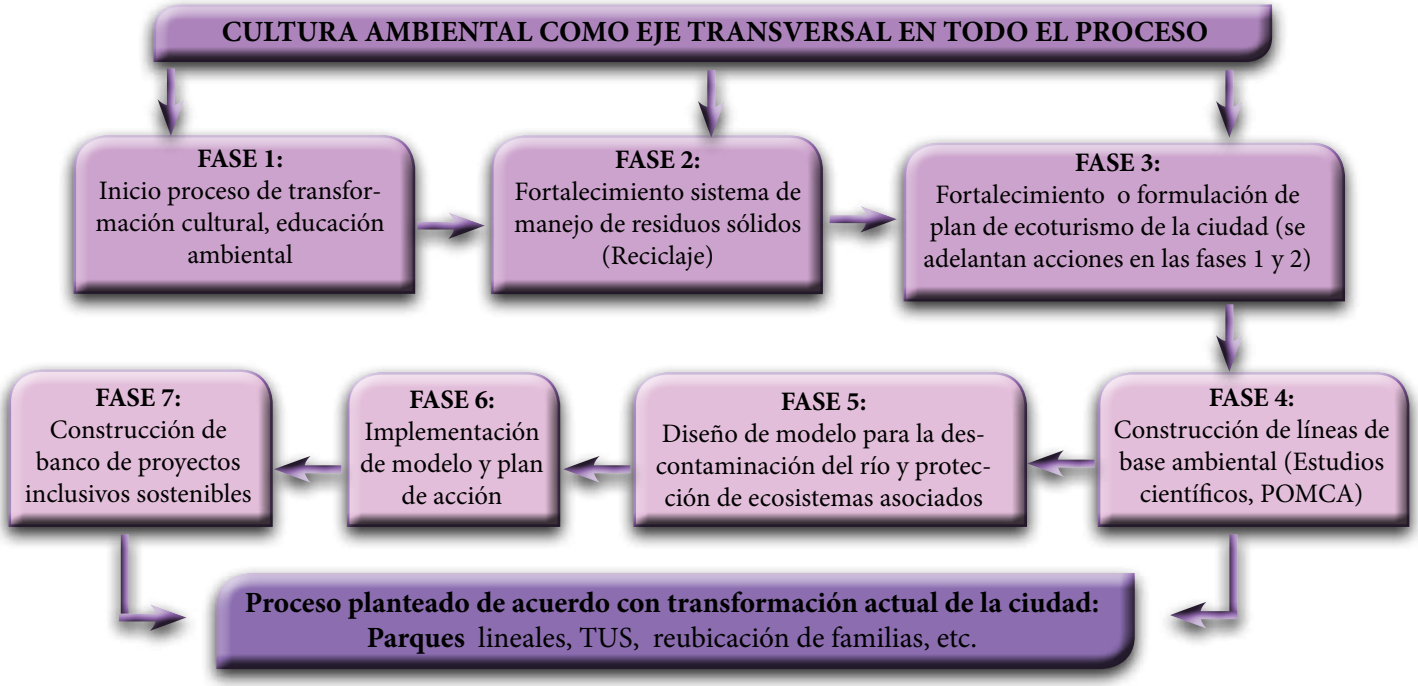
PROBLEMÁTICA RÍO MANZANARES

La cuenca del Rio Manzanares se encuentra ubicada en el departamento del Magdalena, en la costa norte colombiana. El río, nace en la Sierra Nevada de Santa Marta, exactamente en la estrella hídrica de San Lorenzo, y entra al distrito turístico a la altura de su cuenca media, recorriendo una buena parte de la ciudad hasta desembocar en la Bahía de Santa Marta.

La problemática actual de este río, está asociada principalmente a las cuencas media y baja, donde se encuentra asentada la mayor parte de la población urbana; dicha problemática se ha generado por diferentes procesos históricos de desplazamiento y a su vez de invasión de manera no planificada en terrenos que generalmente no cuentan con condiciones físicas, ambientales, geográficas, etc., que les permitan a los nuevos pobladores tener una buena calidad de vida.

La cuenca del río Manzanares es un claro ejemplo de este fenómeno nacional. El crecimiento de la población y su ubicación en áreas poco apropiadas han generado diversos problemas ambientales, un ejemplo de ello es el aumento en los niveles de contaminación del río debido a un número muy grande de vertimientos de aguas residuales domésticas e industriales sin ningún tratamiento a lo largo de toda su zona baja.

El problema en la planificación de construcción de vivienda se ha dado a pesar de la existencia de legislación ambiental, la cual ordena un área de protección del río de entre 30 a 50 metros a cada lado del cauce. Dicha legislación no se ha tenido en cuenta por los poblado-



res, ni por las entidades del estado, como se puede evidenciar en la construcción del batallón y del cementerio, aledaños al río; además que del 100% de las viviendas localizadas en el área de estudio, para el año 2002, solo un 21% ha sido construida de manera planificada, por otro lado el 79% restante de la urbanización se ha dado a manera de invasión (Universidad del Magdalena, 2002). Este crecimiento urbano descontrolado, en la ciudad de Santa Marta, ha violado la reglamentación y legislación ambiental existente, tomando terreno que pertenece al río Manzanares y su zona de amortiguación de crecientes, lo que no solo aumenta los riesgos de la población ante la crecida del río, sino que también afecta desde el punto de vista ambiental e hidráulico. De igual manera en la zona baja del río se ha pavimentado y construido en los humedales que constituían el plano inundable de este (Universidad del Magdalena, 2002).

Imagen: *Playa de los Cocos Santa Marta* ***Por:*** *Danny Ibarra*

Adicionalmente a la construcción de viviendas de manera no planificada, se encuentra como causa principal de la problemática, la falta de cultura ciudadana y de apropiación de la fuente hídrica por parte de la comunidad Samaria. Durante años, la población ha percibido el río como un problema, ya que este se encuentra asociado a procesos como las inundaciones que año tras año se sufren en la ciudad.

Esta ausencia de una cultura ambiental se evidencia en el manejo de las excretas y los desechos arrojados en el río por la comunidad ribereña; que muestra además claramente la falta de pertenencia para con el mismo. Esto ha ocasionado un detrimento permanente en la calidad de vida de la comunidad samaria, un daño a la estética paisajista, un fuerte impacto negativo en los ecosistemas asociados y un aumento en el riesgo sanitario de los habitantes de la zona.

UN CAMINO RECORRIDO

Frente a la problemática anteriormente expuesta y en respuesta a la necesidad de desarrollar acciones para impulsar la "Recuperación Integral del Río Manzanares", el Instituto de Estudios y Servicios Ambientales de la Universidad Sergio Arboleda-IDEASA, ha venido impulsando la interacción de entidades de la región, a través de mesas de trabajo donde se plantean posibles iniciativas para lograr dicho fin. En estas mesas de trabajo se ha contado con la participación de entes gubernamentales, Organizaciones no gubernamentales,

Imagen: *Río Manzanares, Santa Marta.* ***Por:*** *Danny Ibarra*

empresas públicas y privadas, Universidades y otros; quienes se han sentado a discutir acerca del futuro de esta importante fuente hídrica. A partir de estas mesas se concluyó que la problemática del río se debe abordar desde 4 áreas principales: Ambiental (científico), Económico (productividad), Gestión política y social, Educación Ambiental.

Adicionalmente, se resaltó la importancia de iniciar con un proceso de generación de una cultura ambiental, el cual debe darse de manera continua y permanente durante todas las fases del proyecto. Por tal razón dentro de la Universidad Sergio Arboleda se plantea el proyecto "La educación ambiental como herramienta para la recuperación del río Manzanares", a partir del cual se pretende "Diseñar e implementar una estrategia educomunicativa ambiental en los diferentes sectores de la sociedad civil asentada en la cuenca del río Manzanares con el fin de generar un proceso de apropiación y recuperación de esta fuente hídrica".

De esta manera se plantearon diferentes estrategias a utilizar para lograr el objetivo principal. A continuación un resumen de estas:
1) Desarrollo de capacitaciones a líderes comunitarios de la cuenca del río,
2) implementación de talleres de sensibilización a través de los cuales se realice una aproximación a la percepción que los habitantes de la cuenca tienen de su territorio y en especial del río Manzanares,
3) difusión de la problemática del río con el fin de generar conciencia ambiental en diversos sectores de la ciudad, a través de un foro, feria ambiental, proyección de video documental en escuelas,
4) incorporación de la protección del río Manzanares en el desarrollo de PRAES de instituciones educativas del departamento,
5) La enseñanza en espacios abiertos y vivenciales como la problemática del río a partir del conocimiento local.

Con el fin de recopilar la percepción de la comunidad Samaria en cuanto a la problemática de la cuenca del río Manzanares, se llevaron a cabo dos talleres en la cuenca baja. Este taller vivencial se denominó "Recorrido de Reconocimiento Ambiental y Territorial", pues además del desarrollo del taller se realizó un recorrido por la cuenca baja del río llegando hasta su desembocadura.

A través del desarrollo del taller se encontró que los participantes consideran que la calidad del agua del río y sus afluentes es muy mala, dado el aporte de desechos a este. La comunidad afirma que la causa del vertimiento de aguas residuales y residuos sólidos tales como llantas, colchones, restos de sofá y otros desechos, se da gracias a la falta de conciencia de la comunidad que vive alrededor del río. Además se enfatiza en la necesidad de evitar el aporte de residuos lo cual se puede fortalecer haciendo campañas que muestren a la población, el daño que se está haciendo a esta importante fuente hídrica.

A través de la encuesta aplicada se encuentra que gran parte de la población resalta como problemática principal la falta de conciencia ciudadana, ausencia de una cultura y el poco sentido de pertenencia por parte de la comunidad y en especial por los jóvenes que habitan la ciudad.

Sin embargo la mayoría de las personas encuestadas, asegura que el mayor problema del río, se genera a causa

Imagen: *Recorrido de reconocimiento ambiental y territorial, Río Manzanares, Santa Marta.* ***Por:*** *Danny Ibarra*

del vertimiento de aguas negras sin ningún tratamiento realizado por la empresa Metroagua; esta es la empresa encargada de prestar los servicios de acueducto y alcantarillado en el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta. Este aporte genera malos olores en la zona y adicionalmente un aumento en la contaminación del agua del río, lo cual a su vez ha llevado a desencadenar problemas de salud como enfermedades estomacales y otros causados por la proliferación de mosquitos.

ACCIONES POTENCIALES PARA LA RECUPERACIÓN DEL RÍO

A pesar del camino recorrido y de las acciones que diferentes entidades han adelantado por la recuperación del río, es importante dar continuidad a diferentes iniciativas que aborden el problema no solo desde un componente educativo sino de manera general desde los 4 componentes propuestos en las diferentes mesas de trabajo: Ambiental (científico), Gestión política y social, Productivo. Para esto, es esencial la alianza entre diferentes entidades, ya que solo así se potenciarán las iniciativas propuestas. Adicionalmente y tal como se ha resaltado, es fundamental adoptar la educación ambiental como un proceso continuo en el tiempo, que abarque los diferentes grupos de interés de la cuenca del río Manzanares.

Referencias Bibliográficas

- *UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA (D). 2002. Río Manzanares, Recuperación Fluvial e Integral y Propuesta de Manejo en su Zona Baja y Urbana. Tomo 6. Estudio Socioeconómico.*

*Datos del autor: Directora grupo de investigación IDEASA-Medio Ambiente y Sostenibilidad. Universidad Sergio Arboleda

GENERAL

Por: : TF Diego Mauricio Areiza Morales.* Fuerza Naval del Caribe

Imágenes: Archivo Oficina de comunicaciones estratégicas Fuerza Naval del Caribe

SEGURIDAD MARÍTIMA COMO MOTOR DEL TURISMO NÁUTICO EN EL CARIBE COLOMBIANO

Colombia cuenta con una posición geoestratégica, en donde convergen las rutas sur del Caribe y las rutas hacia Norteamérica desde el sur del continente, la cual sumada a la gran cantidad de recursos costeros son un potencializador del turismo náutico marítimo.

Los puertos colombianos en los 1.642 kilómetros pertenecientes al Caribe revisten gran importancia para este proyecto productivo del Estado y se convierten en motor de desarrollo para el país en sus aguas jurisdiccionales. En la actualidad, la mayor parte de los tránsitos se concentra en la Cartagena, Santa Marta y el Archipiélago de San Andrés y Providencia.

Sin embargo, el mayor riesgo para esta actividad productiva, reconocido en el Plan Nacional de Turismo Náutico de Colombia presentado por el Gobierno en el mes de septiembre de 2012, era el tema de seguridad marítima. Temas puntuales relacionados con el Narcotráfico y la seguridad en el mar quedaron expresados en dicho documento.

El objetivo principal de este plan era el de evidenciar la potencialidad del turismo náutico en Colombia, tanto en la Costa Caribe como en la Pacífica, favoreciendo su desarrollo óptimo y sostenible, tanto en su vertiente recreativa como deportiva.

El país asumió el reto y mediante una Armada Nacional comprometida ha logrado promover y proyectar la confianza de una seguridad integral gracias a las acciones diarias de las unidades de superficie, aéreas y de Guardacostas, tanto en el Caribe como en el Pacifico.

Este año, la institución naval viene participando en diferentes eventos marítimos, garantizando la seguridad y la protección de la vida humana en el mar, así como el control de tráfico marítimo, la integridad de los puertos y unas líneas de comunicación marítimas libres de amenazas que benefician la inversión nacional y extranjera en nuestros mares.

Solamente en los dos primeros meses del presente año, Colombia ha logrado un giro en la manera como es vista a nivel regional e internacional, convirtiéndose en un atractivo de talla internacional para los turistas del mar, como lo evidencian los más de 45 cruceros que han arribado y zarpado del puerto de Cartagena con más de 83.626 pasajeros.

avances del turismo náutico en Colombia, el próximo mes de mayo recibirá la Regata "Sail Cartagena de Indias 2014", en la que se espera la llegada a Colombia de 10 veleros internacionales y cinco buques de guerra, ratificando el buen momento por el que atraviesa la confianza en la seguridad marítima del país y el renombre que se ha alcanzado en el contexto internacional como destino de veleros y cruceros.

Así mismo, los amantes del Ecoturismo Náutico han tomado como referencia a Colombia haciendo posible la llegada de buques de tradición en el gremio náutico mundial como el "Sea Cloud II", embarcación europea de lujo que el sábado primero de febrero arribó por primera vez en su historia a Colombia tocando el puerto de la Isla de Providencia con 83 pasajeros de nacionalidad alemana y 61 tripulantes a bordo. De la misma manera, el velero "Star Flyer", de cuatro mástiles y 117 metros de eslora, con capacidad para transportar 170 pasajeros y 70 tripulantes.

Y es que el litoral del Caribe colombiano cuenta con recursos naturales y condiciones ambientales que le permiten desarrollar el producto turístico náutico como oferta competitiva a nivel internacional tanto en cuanto a la navegación y la oferta de Marinas como al resto de productos que componen las actividades náuticas: buceo, pesca deportiva, chárter náutico, vela ligera, windsurf, paseos, avistamientos, etc.

Es por ello que hoy el país aloja eventos deportivos de gran importancia como la primera parada del Suramericano de Kiteracing 2014 que concluyó con éxito total en San Andrés, el cual fue desarrollado en la bahía de Spratt Bight. Así mismo, la clausura en Puerto Velero de la VIII Regata Gran Prix del Atlántico en la que veleros de múltiples países zarparon desde las islas Canarias con destino a Santa Marta, en donde fueron recibidos y escoltados por unidades de Guardacostas de Colombia.

La bahía de Cartagena como principal polo de desarrollo del turismo náutico en Colombia no es ajena a los

De acuerdo con las cifras del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, mediante esta actividad el país tendrá la posibilidad de crear cerca de 10 mil empleos en los próximos 15 años y beneficiar directamente a seis regiones del país con amplio potencial como La Guajira; el Caribe metropolitano (Santa Marta, Barranquilla y Cartagena), el Golfo de Morrosquillo y la Bahía de Cispatá; el Golfo de Urabá; el Archipiélago de San Andrés y Providencia; y el Litoral Pacífico (Buenaventura, Guapi-Malpelo y Tumaco).

Vale la pena resaltar todos los esfuerzos que se han venido realizando por parte de las diferentes instituciones del Estado encargadas de impulsar y promocionar el turismo náutico en el país como el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Proexport, la Cancillería de la República y especialmente, el de la Armada Nacional cuya labor garantiza que los turistas disfruten de las bondades y riquezas que tienen las zonas costeras y marítimas de la nación.

Referencias Bibliográficas

- Plan Nacional de Turismo Náutico. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Documento Ejecutivo. Mayo de 2013.
- Datos estadísticos operacionales de la Fuerza Naval del Caribe. Marzo de 2014.

*Datos del autor: Director Comunicaciones Estratégicas Fuerza Naval del Caribe. Base Naval ARC "Bolívar". Armada Nacional de Colombia.

GENERAL

Por: : CF (ra) Eduardo Montagut Cifuentes. Oceanógrafo

Imágenes: Parque Nacional Natural de Utría Choco. Toamada de: www.mincit.gov.co/

CERTIFICACIÓN DE PLAYAS

Cuando pensamos en vacaciones, en descanso, lo primero que llega a nuestra mente es: ¡vamos a la playa! Pero ¿qué tan seguro y saludable es ir a la playa? Inicialmente para entender el significado de la Certificación de playas, debemos definir las palabras involucradas en el enunciado.

¿Qué es certificación: del latín Certificāre, asegurar, afirmar, dar por cierto algo. Acción y efecto de certificar - Establece la veracidad de algo - Procedimiento por escrito para verificar que se cumplen los requisitos de una norma. Se comprueba que una persona u organización cumple con los estándares mínimos para desempeñar una labor en un área determinada, asegura que un producto, un proceso o un servicio, cumple los requisitos especificados.

¿Qué es una playa: en Colombia la Dirección General Marítima (DIMAR), es la entidad del Gobierno Nacional, responsable por el Uso y Goce de las playas, las cuales están definidas como Bienes de Uso Público, de acuerdo con el decreto Ley 2324 de 1984. La definición allí establecida es la siguiente: "Playa marítima: Zona de material no consolidado que se extiende hacia la tierra desde la línea de la más baja hasta el lugar donde se presenta un marcado cambio en el material, forma fisiográfica o hasta donde se inicie la línea de vegetación permanente, usualmente limite efectivo de las olas de temporal" (D.L, 2324 art. 167, numeral 2)

¿Qué es una playa turística?: En la norma Técnica Sectorial Colombiana, Icontec, NTS-TS 001-2 (2007-03-30) – DESTINOS TURÍSTICOS DE PLAYA. REQUISITOS DE SOSTENIBILIDAD), en el numeral 3.1, se define como: "Sector de la zona costera cuyo uso del suelo está definido en el respectivo Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio a que pertenece, como de uso recreativo y turístico".

Las playas turísticas asocian los ambientes acuáticos anexos (zonas de bajamar y cuerpos de agua interiores), ambientes vegetales (zonas de manglar, vegetación de playa, árboles), geoformas (dunas, zonas de coral, cavernas y otros)

¿Qué es Calidad?: del latín. qualĭtas,-ātis Describe qué clase de objeto es, cuál es su naturaleza. Propiedad, o, conjunto de propiedades y características inherentes a una persona, producto o servicio, que permiten apreciarla con respecto a las restantes de su especie, le confieren capacidad de satisfacer necesidades y expectativas de los clientes; es hacerlo mejor, es una cuestión de actitud de todos los miembros de la organización.

Zielinski, S., & Botero Saltaren, en su documento- Guía Básica para certificación de playas turísticas, definen la Calidad como "el grado en que un conjunto de características esenciales cumple con requisitos preestablecidos".

¿Qué es un Sistema de Gestión de la Calidad (SGC)?: es una estructura operacional de trabajo, bien documentada e integrada a los procedimientos técnicos y gerenciales, para guiar las acciones de la fuerza de trabajo, la maquinaria, o, equipos y la información de la organización de manera práctica y coordinada que asegure la satisfacción del cliente y los bajos costos para la calidad (ISO 9001). Así mismo, Zielinski, S., & Botero Saltaren, en su documento- Guía Básica para certificación de playas turísticas, definen el SGC, como "la manera como la organización dirige y controla las actividades de su negocio que están asociadas a la calidad"

¿Qué es la Certificación de playas?:
Para discutir el tema de certificación de playas en Colombia, nos debemos enfocar en las playas turísticas, como áreas de interés nacional que involucran aspectos ambientales, de calidad, de prestación de servicios turísticos y de seguridad. Sus clientes son el gobierno y todas las personas, empresarios y comunidades que la disfrutan.

¿Por qué y para qué certificar una playa turística?:
Porque el uso y goce desorganizado de las playas genera impactos negativos, tales como:
• Incremento de erosión e inundación de la zona de playas (construcciones de infraestructura)
• Daño a los ecosistemas costeros como el Coral, el Mangle, Pastos marinos, peces, estuarios, (contaminación por dese-

Imagen: *Ensenada de Utría-Isla Salomon.* ***Tomada de:*** *http://co.geoview.info/*

chos de basura, vertidos de aguas residuales y por hidrocarburos, extracción ilegal de coral)

• Afectación a las poblaciones costeras que sustentan su diario vivir de los recursos marinos (disminución de los recursos marinos)

• Inseguridad para los turistas que las visitan (robos de pertenencias personales, accidentes náuticos, estafas, intoxicaciones)

• Disminución del turista internacional (playas no recomendadas por los anteriores impactos)

Certificar la playa turística es simplemente obtener un reconocimiento del buen desempeño ambiental, de seguridad y de calidad de la prestación de los servicios turísticos.

La playa turística debe estar definida dentro del respectivo Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio a que pertenece, como de uso recreativo y turístico. Las playas turísticas están definidas como Bienes de Uso Público, y su administración es responsabilidad de la Dirección General Marítima – DIMAR, su control y gestión es coordinado con el Gobierno local (Distritos Turísticos y/o Alcaldías).

Los Sistemas de certificación de playas se desarrollan sobre espacios específicamente delimitados en la costa. El destino turístico de playa que quiera certificarse en calidad turística, debe cumplir con los requisitos establecidos en la NTS-TS 001-1 y NTS-TS 001-2:

REQUISITOS DE SOSTENIBILIDAD:

Requisitos legales: programas de Gestión para la sostenibilidad de playas, delimitación de sus espacios de uso y goce.

Requisitos ambientales: vertimientos en las zonas costeras y calidad del agua de mar, manejo de residuos sólidos y calidad de la arena de la playa, uso eficiente del agua y la energía, gestión de ecosistemas, gestión de impactos ambientales negativos, prevención y atención de desastres.

Requisitos socioculturales: sensibilización e información al público y organización de vendedores ambulantes.

Requisitos económicos: satisfacción al turista y capacitación a los prestadores de servicios.

Requisitos de seguridad: implementar Plan de Seguridad turística, señalización de playas, información al público, accesibilidad e infraestructura y salvavidas y primeros auxilios.

CERTIFICACIONES DE PLAYAS INTERNACIONALES

La mayoría de certificaciones se concentran en los aspectos ambientales y de prestación de servicios y en otras condiciones de seguridad. En Europa, la primera certificación fue Banderas Azules (mediados de 1980, en Francia) y en América Latina en Uruguay, denominada Playa Natural (2003). Otros países en Latinoamérica que están aplicando certificaciones son: Brasil, Puerto Rico y República Dominicana con Banderas Azules, en México con la NMX-AA-120-SCFI-2006, Argentina con la Iram 42100, en Perú con Premio Ecoplayas, Cuba con Playa Ambiental, Costa Rica y Panamá con Bandera Azul Ecológica, y en Colombia, con la NTS-TS-001-2.

En Colombia, el Ministerio de Comercio y Turismo, con el Fondo Nacional de Turismo (Fontur), se trabaja en el ordenamiento turístico, por medio de esquemas de coordinación institucional y de planificación que incorporan la calidad turística, la preservación de los ecosistemas costeros y el respeto a las culturas locales, como la vía para lograr un turismo sostenible y un factor de diferenciación internacional.

Recientemente el 14 de febrero de 2014.- La playa "La Aguada" ubicada en el Parque Nacional Natural Utría, en Bahía Solano, Chocó, recibió el sello internacional Servicert-SGS y la Marca de Calidad Turística Colombiana y así se convirtió en la primera playa nacional en certificar el cumplimiento de requisitos mínimos de calidad y sostenibilidad para implementar en áreas protegidas.

GENERAL

Por: : MYCIM (R) Rodrigo Iván Otálora Soto*. Dirección General Marítima.

Imágenes: Archivo Dirección General Marítima de Colombia.

ATENCIÓN A UN DERRAME DE HIDROCARBUROS EN LA MAR
UN EJERCICIO DE AUTORIDAD MARÍTIMA.

La normatividad interna de la Autoridad Marítima Colombiana, acorde con los lineamientos de la Organización Marítima Internacional OMI, define como una actividad marítima: "la conservación, preservación y protección del medio marino"[1]; y como una de sus funciones: "aplicar, coordinar, fiscalizar y hacer cumplir las normas nacionales e internacionales tendientes a la preservación y protección del medio marino".[2]

El ejercicio legítimo de AUTORIDAD entonces, lo realiza la Dirección General Marítima por ley a partir de la permanente elaboración y actualización de normas, que no son pocas, y de la observancia de su cumplimiento a través de la "gente de mar" que se desempeña en 17 Capitanías de Puerto, 2 centros Oceanográficos e Hidrográficos, 9 unidades a flote y 3 grupos de señalización marítima ubicados en las áreas marítimas del país, a lo largo de los litorales Caribe y Pacifico, en los ríos fronterizos y en

Imagen: *Golfo de Morrosquillo.* ***Por:*** *Rodrigo Iván Otálora.*

Imagen: *Golfo de Morrosquillo.* ***Por:*** *Rodrigo Iván Otálora.*

la zona contigua integral del archipiélago de San Andrés y Providencia.

El día 9 de abril del año 2013 a las 08:30pm, hora local, la Capitanía de Puerto de Turbo -CP8, con jurisdicción en el golfo de Urabá-, recibe la información que un artefacto naval tipo barcaza, por hechos que son materia de investigación, durante una maniobra en la zona de fondeo "A" en la Bahía Colombia, ocasionó una ruptura en el casco del barco tipo Reefer "CROWN ESMERALD", con 10519 TRB, de bandera de Singapur, ocasionando un vertimiento de hidrocarburos a la mar.

De acuerdo al Decreto 321 del 17 de febrero de 1999 "Plan Nacional de Contingencia Contra Derrames de Hidrocarburos, derivados y sustancias nocivas"[3] y a la Directiva Permanente Nº 00001-DIMAR-DILEM-534 del 11 de enero de 2007 "Respuesta de DIMAR ante derrames de hidrocarburos"[4], el Capitán de Puerto comunicó de manera inmediata, como integrante del comité técnico del decreto en mención, sobre la emergencia a las siguientes entidades: el Comité Departamental de Gestión del Riesgo del Departamento de Antioquia, el Comité Local de Gestión del Riesgo del municipio de Turbo, la Agencia marítima, la compañía del buque, las empresas del área, los organismos de socorro, las comunidades asentadas sobre el litoral, ECOPETROL, GUARDACOSTAS y al Sistema Integrado de Control y Vigilancia Marítima, ubicado en la sede central de la Dirección General Marítima, teniendo en cuenta en un análisis inicial de riesgos, que la emergencia podría superar la capacidad de respuesta local.

Al día siguiente durante las primeras horas de la mañana, se inició la búsqueda por mar y aire de la mancha con el apoyo de los diferentes grupos humanos y de los equipos facilitados de manera oportuna por las entidades públicas y privadas convocadas y se realizó también una inspección a bordo del bote de Bahía Mayor ARC "ISLA TESORO" al barco siniestrado.

Una vez ubicada la mancha, su tamaño y posible trayectoria, el Capitán de Puerto citó a las entidades responsables por ley para dar respuesta a este tipo de eventos, a través del responsable de la gestión del riesgo en el orden político, a una primera reunión que se repetiría diariamente durante los seis días siguientes, tiempo de duración de la emergencia.

En estas reuniones se informaba sobre las acciones cumplidas día a día por los diferentes organismos involucrados, se definían las nuevas operaciones a seguir para la recolección del producto que por sus características y estado del tiempo no se pudo dispersar, sino recoger mecánicamente en un lugar que se denominó "playa sacrificio", la cual se encerró con barreras para la contención y se programaban las visitas de seguimiento a las labores en la

zona de impacto buscando siempre la protección del medio marino y la vida de los habitantes del golfo de Urabá.

Otra de las acciones tomadas fue la de solicitar inmediatamente a la Sociedad de Clasificación del barco de navegación internacional la presencia de un "surveyor", con el fin de que efectuara el análisis de la zona impactada en el casco del barco sobre la cual y con su aprobación se efectúo una limpieza y se colocó una platina para cubrirla, ésta fue fijada a la embarcación de acuerdo con las especificaciones de "clase" para poder nuevamente obtener el permiso de zarpe y hacerse a la mar.

El día 15 de abril de 2013 se llevó a cabo la última reunión con la presencia de las autoridades, entidades particulares involucradas y del perito de contaminación nombrado por la DIMAR para la evaluación del siniestro, con el fin de hacer un análisis de las acciones que se realizaron durante la emergencia y del estado de la zona afectada. En ésta reunión se determinó técnicamente que el daño ya no se incrementaría mas, que la situación de emergencia cesaba y de ésta manera se tomó la decisión de entregar a la corporación ambiental CORPURABÁ el monitoreo ambiental.

El conocimiento de la ley, el compromiso con el país atendiendo a las comunidades costeras y el deseo de prestar una asistencia amable, oportuna, eficaz y ética, hace que una institución responsable con lo humano y con el medio ambiente, con los hombres y los recursos puestos a su disposición, como en éste caso, la Capitanía de Puerto de Turbo, se convierta al presentarse un incidente en un escenario marítimo, en quien lidera, articula y sabe tomar decisiones con claridad y prontitud.

Es así, a manera de servicio, como ejerce la AUTORIDAD la "gente de mar" de La Dirección General Marítima de Colombia.

Referencias Bibliográficas

[1, 2] Decreto 2324 de 1984 "Por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima y Portuaria" Titulo I "Nombre, naturaleza y jurisdicción", art 3 "Actividades marítimas", numeral 14. Y Título II "Objeto y funciones", art 5 "Funciones y atribuciones", numeral 19. DIMAR 2013 Compendio de Normatividad Marítima Colombiana. Tomo II Decretos y Reglamentos. Ed. Dimar. Bogotá, D.C., 744 pp.

[3] Decreto 321 del 17 de febrero de 1999 "Plan Nacional de Contingencia Contra Derrames de Hidrocarburos, derivados y sustancias nocivas". DO No 43.507 del 22 de febrero de 1999.

[4] DP No 00001-DIMAR-DILEM-534 del 11 de enero de 2007 "respuesta DIMAR ante derrame de hidrocarburos"

*Datos Autor: Asesor de Defensa Dirección General Marítima, Profesional en Ciencias Navales, Máster en Gobierno y Cultura de las Organizaciones.

MUY PRONTO, YA NADIE SE AHOGARÁ EN UN VASO DE AGUA...

TODOS MORIREMOS POR CONSEGUIR UNO

HISTORIA

Por: CC Antonio Arango Loboguerrero.

Imágenes: José Hilario Ortega Cárdenas, Primer ingeniero "el náufrago".

EL NÁUFRAGO DEL CHIRIQUÍ

En la década de 1970 le recibí el cargo de Primer Ingeniero al señor José Hilario Ortega en la motonave "Ciudad de Barranquilla" de la entonces Flota Mercante Grancolombiana. Ortega ya era conocido en la Flota y en la Armada como "El Náufrago", y en el trayecto entre Santa Marta y Buenaventura tuve el privilegio de tratarlo como amigo y compañero de trabajo. Desde entonces ha seguido dando muestras de su honestidad y desprendimiento y es un ejemplo para los marinos de las nuevas generaciones.

Con él me encuentro en reuniones de marinos y en sepelios. En una conversación que tuvimos el año pasado me narró sus antecedentes: nació en El Socorro, Santander, el 14 de enero de 1930, pero se considera bogotano. En 1944 ingresó a una institución de la Armada que preparaba técnicos, la Escuela de Especialistas, que fue clausurada dos años después, entonces comandada por el capitán de corbeta Juan Antonio Morales

En ese momento era el mejor alumno (recibió el premio Espíritu Naval de 1946) y por eso le ofrecieron pasar a la Escuela Naval para formarse como oficial de la Armada, pero no aceptó por su decisión inquebrantable de ser marino mercante. Sin embargo, se vinculó a la Armada como suboficial de máquinas del ARC Antioquia. Pasados dos años pidió la baja para cumplir sus deseos y se embarcó en el Chiriquí, donde tuvo la aventura que da el título a esta nota.

Tiempo después, en 1951, arribó a Barranquilla la motonave "República de Colombia" bajo el mando del célebre capitán Froilán Valenzuela y con una sola vacante, la de marinero. La aceptó sin vacilar y pronto fue destinado a máquinas donde fue limpiador, aceitero, segundo electricista y mecánico de cubierta. Pasó al "Ciudad de Popayán", donde todos los oficiales eran alemanes, y pidieron que lo ascendieran a cuarto ingeniero. Estuvo después en el "Casablanca", en el ganadero "Sinú", y ascendió de grado en grado hasta el de primer ingeniero, presentando todas las pruebas reglamentarias en la Escuela Naval. Terminó su vida marinera dirigiendo en Cartagena el desguace del antiguo "República de Colombia", rebautizado como "Río Cauca". Hoy El Náufrago vive en Bogotá con su esposa, tiene tres hijos y varios nietos. Es el subgerente de la Cooperativa de Oficiales de la Marina Mercante.

Imagen: *Buque Liberty.*

Durante el diálogo le recordé: "Náufrago, conservo un escrito que usted olvidó en una gaveta del escritorio del camarote del primer ingeniero cuando lo relevé hace años". Se quedó pensando, intentando recordar, y le aclaré: "Se trata de un naufragio". "¿Y qué quiere hacer con él?", preguntó. "Ojalá pudiera publicarlo", respondí. Su reacción no podía ser sino generosa: "Disponga de él como quiera".

Y aquí presento las páginas firmadas por el ingeniero Ortega, por fortuna rescatadas de un cajón. Más que una anécdota, son un breve aporte a la gran historia de las gentes de nuestros dos mares, que está por escribirse. El 28 de octubre de 2013 un infarto cardiaco terminó con la vida de nuestro apreciado náufrago

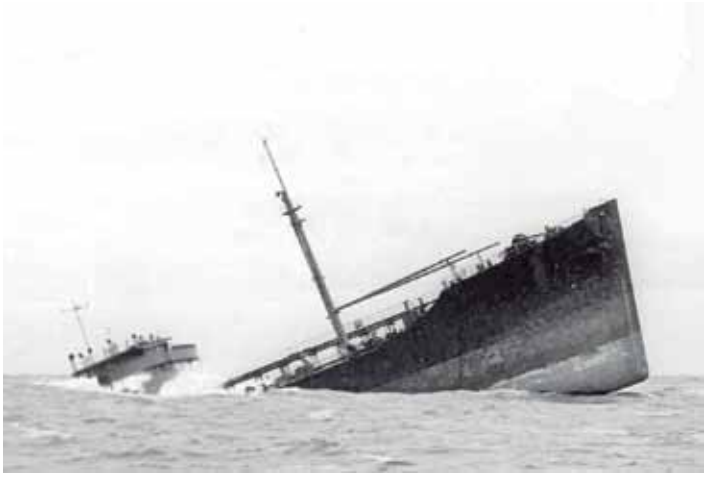
CÓMO NACE UN NOMBRE
Por: José Hilario Ortega Cárdenas, Primer ingeniero.

Por los numerosos paralelismos que tienen nuestras vidas, afectuosamente dedico este relato al marino y amigo, capitán de altura Jorge Gonzalo Castrillón Borrero, "El Indio".

Todos los que hace muchos años tuvimos la oportunidad de pertenecer a la Armada Nacional la recordamos siempre con cariño porque, además de habernos preparado para afrontar la vida con disciplina y rectitud, nos señaló un destino desde la pubertad.

Es también mi caso personal. Cuando pedí la baja de la querida institución, no tomé otro rumbo que el de seguir en contacto con el mar. Me embarqué a bordo de la motonave mercante Chiriquí, de bandera panameña. Era un buque relativamente nuevo, con motor diesel y se encontraba en buenas condiciones. Entré a su tripulación con el cargo de tercer oficial ingeniero, bajo el mando del curtido capitán español Luis González de Ubieta, quien había sido comandante en la flota Republicana durante la guerra civil que azotó a su país y buscó su hogar en estas tierras del Nuevo Mundo para no someterse al yugo de los vencedores.

Imagen: *Buque Liberty, undiendose.*



Todo ocurrió el 30 de diciembre de 1950, la víspera de celebrar la llegada de un año nuevo que marcaba con exactitud la mitad del siglo. A la luz del amanecer zarpa de los muelles barranquilleros el "Chiriquí" con destino a La Habana, Cienfuegos, Santiago de Cuba y América Central. No recuerdo la mercancía que llevábamos, pero había mucha carga sobre la cubierta, lo que debilitó la estabilidad del buque. El propósito inmediato era vencer la barra de Bocas de Ceniza, maniobra que en esa época era peligrosa y exigía la máxima atención de cualquier navegante, que tampoco tenía las ayudas técnicas de hoy en día. Allí eran frecuentes los naufragios porque el malecón era muy corto y sólo se podía entrar o salir entre las seis de la mañana y las cinco de la tarde.

Para complicar las cosas el tiempo era malo, el mar estaba enfurecido. El buque entra en un terco cabeceo. De pronto ceden las uñas de agarre al eslabón de las cadenas del ancla, que empiezan a estrellarse contra el escobén haciendo vibrar la roda. La hélice sale del agua y vuelve a sumergirse a cada pantocazo, crujiendo el codaste. Los vientos silban al herir las jarcias y las golpean contra los mástiles y las plumas, que chirrean sobre sus apoyos. Las primeras olas, altas y potentes, ya azotan con toda su fuerza la embarcación por el costado de estribor. Una por una ceden las amarras y la carga que va sobre cubierta rueda estrepitosamente por babor para caer al mar. La estructura de la nave cruje con estrépito y con los primeros destrozos viene lo más trágico: las olas van llevándose a unos marinos, impotentes para resistirlas. El buque se escora peligrosamente a babor. Alguien logra accionar el mecanismo de la alarma y se escucha una sola pitada aterradora y lúgubre. La nave está herida de muerte y lentamente va dando el terrible bote de campana, sobre la amura de estribor, y al perderse entre el agua la quilla ya hace las veces de cubierta.

A escasos tres metros de la borda veo a dos de mis compañeros que no sé cómo lograron abandonar la sala de máquinas y les grito: "¡Vamos, viene una ola muy alta!", y nos lanzamos sobre la cresta. Ya a la distancia, flotan-

Imagen: José Hilario Ortega Cárdenas, Primer ingeniero.

do sobre las olas y en medio de los escombros, contemplo por última vez la quilla de la nave que se perdía en las profundas y turbias aguas del delta del Gran Río de la Magdalena arrastrando con ella a su inolvidable comandante y a varios hombres.

En ese momento pensé que yo era el único sobreviviente. En el horizonte alcancé a ver un buque y pedí a Dios que me divisaran y me rescataran. Sus tripulantes habían presenciado inermes la tragedia. Impedidos para obrar de inmediato por el tiempo reinante, envían un SOS para que acudan al sitio los botes especiales al servicio de los prácticos en la zona. El rescate de los náufragos comenzó poco después con botes salvavidas de la nave y del puerto, entre los escombros que flotan a la deriva. La faena dura aproximadamente dos horas.

En medio de gritos juveniles, los sobrevivientes nos reunimos en tierra, nos estrechamos las manos, nos abrazamos y lloramos con una extraña mezcla de dolor por la catástrofe y alegría de sentirnos a salvo. Mientras nos trasladaban a un hospital de Barranquilla para curarnos las lesiones, la gente quería saber todo sobre el naufragio. Llegaron varios periodistas, entre ellos uno de una emisora que estaba sobre el camino, y me puso al micrófono pensando que yo era el que mostraba mejores condiciones físicas. Respondí como pude en semejantes circunstancias y continuamos abriéndonos paso entre la gente que seguía haciendo preguntas hasta cuando llegamos al hospital. Una religiosa me tranquilizó y me aplicó los primeros auxilios. La presteza de su ayuda y la bondad de su mirada me impidieron caer en cuenta que había hecho todo el recorrido, desde el mar hasta el hospital, con una única y simple prenda de vestir, los calzoncillos. La hermanita, muy profesional, no se había inmutado.

Con seguridad murieron el capitán González y dos o tres tripulantes, pero los lancheros que nos rescataron hablaban de más víctimas, entre ellas quince o más presuntos polizones.

Pocos días después ya estábamos los náufragos deambulando por las calles de Barranquilla, reuniéndonos en el Café "Roma", sobre el Paseo Bolívar, disfrutando el aroma del café colombiano, hablando, escribiendo cartas y trazando planes para el futuro inmediato.

A medida que tramitábamos la recuperación de los documentos perdidos, la mayoría de los jóvenes náufragos estábamos buscando de nuevo el mar y embarcándonos en naves de diferentes tipos y banderas.

El 18 de abril de 1951, cuatro meses después del naufragio, entré a formar parte de la tripulación del buque insignia de la Flota Mercante Grancolombiana, la M/N "República de Colombia", bajo el mando del legendario capitán Froilán Valenzuela, hombre de recia personalidad, conocido ampliamente por todos los miembros de instituciones navales y mercantes y nunca olvidado en las tertulias de marinería.

Navegando por nuestro bello mar Caribe, esta vez en calma, y reunida la tripulación en la cubierta principal, los nuevos compañeros cumplieron el viejo rito marino de la salada, incluyendo ahora una ceremonia de bautizo para el recién llegado: "El Náufrago". Desde entonces decidí llevar el apelativo con cariño y ante todo con orgullo porque me marca como hombre del mar, ese ser al que he amado tanto como a mis viejos camaradas y verdaderos amigos. Es inevitable sentir nostalgia por los que ya zarparon desde diferentes puertos rumbo a desconocidos y lejanos horizontes de azul inmenso y celestial.

Diplomado
"Introducción a la Oceanopolítica"

Inscripciones abiertas
Mayor Información: cultura@cco.gov.co
Tel: 315 8520 ext 111.
www.cco.gov.co

Comisión Colombiana del Océano CCO

@ccoceano

EL MAR
ES UN LIBRO ABIERTO...
PERO LA SABIDURÍA, SOLO ESTÁ EN
CONOCERLO, CUIDARLO, RESPETARLO Y DARLE,
EL VALOR Y LA IMPORTANCIA QUE TIENE