



Estación de  
Control de Tráfico y  
Vigilancia Marítima  
de San Andrés Isla.

Foto: Demetrio Aguas

# EL BENEFICIO ESTRATÉGICO NACIONAL DEL SISTEMA DE CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO

Por  
**CF Darío Eduardo Sanabria Gaitán**  
Coordinador Grupo de Planeación Dimar

Sin lugar a dudas la experiencia observada en países que han tenido a bien la adopción de un sistema de control de tráfico marítimo, tales como Chile, España, Francia, Inglaterra y Malta, entre muchos más, demuestra que este sistema constituye en una fórmula estratégica para la consolidación del desarrollo e inversión en las vías marítimas fronterizas de un país y, por ende, incentiva el crecimiento de su desarrollo marítimo al hacerlo más atractivo para el comercio marítimo y el ejercicio de las actividades náuticas.

Así mismo, es importante anotar que históricamente se ha evidenciado que el mar ejerce una significativa influencia en el desarrollo de las naciones, especialmente sobre aquellas con acceso directo al mismo, de manera tal que este se convierte en el moderador silencioso pero principal de lo que será

la representación política, económica, social y cultural de ella y de su constante desarrollo en un contexto internacional (Shuo, 2010).

Consecuentemente, para el caso de Colombia, el concepto que del control del mar se ha adoptado hace referencia a “la obtención de un grado aceptable de vigilancia e intervención sobre las actividades desarrolladas en un espacio marítimo de interés” (Ministerio de Defensa Nacional, 2010).

Por ende, en la medida en la que el país tenga pleno conocimiento de su geografía marítima y el tipo de embarcaciones que hacen uso de ella, podrá realizar una valoración real del tipo de riesgos a enfrentar, tanto en tiempos de paz como en guerra, permitiéndole al director político y al alto mando militar realizar las valoraciones necesarias para que el país logre

demostrar su potencial de desarrollo económico en un marco de seguridad, en la preservación de sus líneas de comunicación marítimas comerciales; así como también en demostrar su capacidad para ejercer y defender sus derechos de soberanía sobre el territorio marítimo nacional.

Por lo anterior, resulta entonces previsible que la implementación del Sistema de Control de Tráfico Marítimo en Colombia denote, en el mediano plazo, un impulso significativo en el fomento del pensamiento marítimo colombiano, a tal punto que en un futuro cercano pudiera ser rebatido lo expresado en el análisis prospectivo del Gobierno Nacional en el documento Visión Colombia 2019, el cual expresa que “los modelos de desarrollo del país han hecho énfasis en el territorio continental sin que se aprovechen plenamente los recursos del territorio marítimo” (Departamento Nacional de Planeación, 2005).

Este artículo pretende poner de presente la ventaja estratégica que adquieren los países con acceso al mar, como es el caso de Colombia, al requerir, por efectos de su naturaleza geográfica, tomar las medidas necesarias para brindarle un mayor grado de importancia a la implementación y uso de sistemas de control de tráfico marítimo, que deben ser complementados con la

existencia y uso de buques militares, con las capacidades necesarias que le permitan tomar las acciones del caso para lograr contrarrestar las amenazas que atentan contra las embarcaciones, tanto mercantes como militares, que usan las líneas de comunicación marítima nacionales.

La relación positiva que hoy en día se evidencia entre crecimiento económico y comercio exterior, puede ser análogamente utilizada para resaltar la interacción entre comercio exterior y tráfico portuario; toda vez que las estadísticas de movimientos de carga a través de los puertos colombianos denotan un crecimiento ascendente en lo que a cantidad de toneladas movilizadas se refiere y este crecimiento también obedece al resultado del trabajo que, en materia de seguridad, realiza el país a través del cuidado permanente de sus líneas de comunicación marítima.

Lo anterior, se evidencia al revisar las cifras publicadas por la Superintendencia de Puertos y Transportes, según la cual el número de arribos de buques a los puertos colombianos ha presentado un incremento durante los años 2014 a 2016, siendo este el período de implementación final del Sistema de Control de Tráfico Marítimo en los principales puertos de Colombia.

Tabla 1. Cifras de arribos de buques a puertos colombianos 2014-2016.

ZONA PORTUARIA	2014		2015		2016		Variación % 2014-2015	Variación % 2015-2016
	Nro. Arribos	Part. (%)	Nro. Arribos	Part. (%)	Nro. Arribos	Part. (%)		
Cartagena	4.544	42,3	4.629	40,3	4.799	39,2	1,9	3,7
Buenaventura	1.486	13,8	1.637	14,2	1.764	14,4	10,2	7,8
Barranquilla	1.564	14,5	1.443	12,6	1.484	12,1	-7,7	2,8
Santa Marta	1.030	9,6	1.072	9,3	1.189	9,7	4,1	10,9
Barrancabermeja	-	-	543	4,7	927	7,6	0,0	70,7
Ciénaga	454	4,2	493	4,3	538	4,4	8,6	9,1
Golfo Morrosquillo	394	3,7	517	4,5	472	3,9	31,2	-8,7
La Guajira	537	5,0	466	4,1	461	3,8	-13,2	-1,1
San Andrés	412	3,8	395	3,4	369	3,0	0,0	-6,6
Z.P Río Magdalena	285	2,7	254	2,2	217	1,8	-10,9	-14,6
Tumaco	45	0,4	40	0,3	23	0,2	-11,1	-42,5
<b>TOTAL ARRIBOS BUQUES</b>	<b>10.751</b>	<b>100,0</b>	<b>11.489</b>	<b>100,0</b>	<b>12.243</b>	<b>100,0</b>	<b>6,9</b>	<b>6,6</b>

Unidad: Número de arribos

Fuente: Boletín Estadístico de la Superintendencia de Puertos y Transporte 2016.

Finalmente, tal como lo expresó el estratega marítimo contemporáneo, Jeffrey Till (2007), la posibilidad para que una Nación llegue a constituirse en potencia marítima dependerá del grado de provecho que logre obtener del mar como medio vital para el

transporte y la actividad comercial. Si la estrategia formulada por la Nación le permite prosperar en tiempos de paz, tendrá una gran probabilidad de prevalecer en la guerra y por ende permitirle ser grande.