



# COLOMBIA: UN PAÍS DE ESPALDAS A LA PLANEACIÓN DEL TERRITORIO MARÍTIMO

Por  
**Juan  
Sebastián  
González  
Romero**

A pesar de su privilegiada ubicación geográfica, que le dio costas sobre los océanos Pacífico y Atlántico, Colombia “indudablemente” le ha dado la espalda al mar. Una de las principales razones fue la decisión de elegir, en 1720, a Santafé de Bogotá, sobre Cartagena, como la capital del Virreinato de la Nueva Granada. Esta elección no tuvo en cuenta el cabildo de Cartagena de Indias, a pesar de que contara con un mayor contacto con el puerto

y la metrópoli, y que era el sitio donde realmente se jugaba la soberanía del virreinato. El argumento que logró que Santafé de Bogotá fuese la capital de la actual República de Colombia, fue que las minas y mineros estarían mejor asistidos y el virreinato ganaría valor y estimación<sup>1</sup>.

El punto de partida y primera problemática que quiero plantear es el alcance del término “territorio” La Real Academia Española los define como: “porción de la

superficie terrestre perteneciente a una nación, región, provincia, etc.". En complemento a la definición anterior, la palabra terrestre es definida como: "Perteneciente o relativo a la tierra"<sup>3</sup>.

La concepción generalizada de que el "territorio" solo hace referencia a la porción de tierra en la que un Estado hace soberanía, nos ha costado la subexplotación del territorio marítimo e incluso la pérdida de más de 75000 km<sup>2</sup> de mar territorial<sup>4</sup>.

Por otra parte, la Constitución Política de Colombia define en su artículo 101 el "territorio colombiano" como: "(...) Forman parte de Colombia, además del territorio continental, el archipiélago de San Andrés, Providencia, Santa Catalina y Malpelo, y demás islas, islotes, cayos, morros y bancos que le pertenecen. También son parte de Colombia, el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva, (...) "<sup>5</sup>.

Nótese que en este artículo de la Constitución Colombiana no se identifican las islas-cayos de Albuquerque, Este, Sudeste, Roncador, Quitasueño, Serrana, Serranilla y Bajo Nuevo. Islas y cayos reconocidos por la Corte Internacional de Justicia en el último fallo sobre el diferendo territorial y marítimo entre Nicaragua y Colombia<sup>6</sup>, y que de haber sido asimilados como territorio y haber tenido mayor importancia y apropiación para los gobiernos colombianos, probablemente el resultado del fallo antes mencionado hubiese sido diferente.

Esta problemática general me lleva a una particular, la situación de esa Cartagena de Indias que no logró ser la capital de la Nueva Granada. Esta situación se debe a que en la actualidad es evidente que este distrito turístico y cultural, a pesar de contar con un plan de ordenamiento territorial (POT) "vigente", no ordena ni identifica las potencialidades del territorio marítimo.

Cartagena de Indias cuenta con un potencial turístico y náutico muy alto, y esto se debe a la ubicación estratégica que le permite acceder de manera rápida al océano Pacífico y al mar Caribe, al patrimonio histórico y cultural, y a la amplia oferta para turismo de sol y playa.

Además, según la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica del Departamento de Comercio de Estados Unidos (NOAA, por sus siglas en inglés) entre 1851 y 2004 el número de huracanes y tormentas tropicales presentadas fue de 1325, sin afectar el litoral Caribe Colombiano<sup>7</sup>.

Estos atractivos turísticos han conseguido atraer inversionistas que ven en la ausencia de infraestructura<sup>8</sup> una oportunidad de negocio y generación de empleo. Una de las problemáticas principales son las barreras que encuentran dichos inversionistas para ejecutar proyectos turísticos o de infraestructura náutica sobre áreas marítimas del Distrito de Cartagena. Esta problemática se debe a la ausencia de mecanismos que enlacen todos los intereses de la Nación, como lo son: la conservación y protección de los recursos naturales, los proyectos turísticos de orden nacional, los proyectos de desarrollo portuario o de infraestructura, la conservación del patrimonio histórico, la preservación de las comunidades indígenas y la gestión del riesgo. E incluso a lo que podríamos llamar una zonificación del territorio marítimo, pues como lo expresa el Señor Vicealmirante Pablo Emilio Romero Rojas, Director General Marítimo (2015-2016): "uno no puede pensar en montar una marina en el caño de Bazurto y pretender que allí lleguen megayates lujosos<sup>9</sup>(...)", lo que permite identificar la necesidad de establecer usos y actividades en el territorio marítimo.

En consecuencia de lo anterior, un POT debe reunir los intereses del Estado y las políticas de conservación y protección que permitan la ejecución de proyectos en el mar, que además de estar actualizado, haga enlace con todas y cada una de las instituciones y entidades con jurisdicción en el territorio marítimo.

De no existir la posibilidad y capacidades por parte de los gobiernos locales para desarrollar planes de ordenamiento territorial integrales, le corresponde entonces a la Autoridad Marítima Colombiana realizar planes de ordenamiento marítimo que estén en armonía con el ordenamiento continental, sirviendo como entidad integradora de cada uno de los intereses que la Nación posee en el mar.

## Bibliografía

- 1 HERNÁNDEZ DE ALBA, Gonzalo. El virreinato de la Nueva Granada, Revista Credencial. [En línea]. {20 noviembre de 2016} disponible en: (<http://www.banrepcultural.org/node/32348>).
- 2 Real Academia Española, Diccionario de la Lengua Española, 2014. [En línea]. {20 noviembre de 2016} disponible en: (<http://www.rae.es/>).
- 3 Real Academia Española, op. cit.
- 4 CÁRDENAS CASTAÑEDA, Fabián. El Derecho Internacional y su diálogo circular con la política doméstica e internacional: antes, durante y después del fallo sobre la controversia territorial y marítima Nicaragua contra Colombia de 2012 de la Corte Internacional de Justicia. En: Anuario de Derecho Público UDP, p.556.
- 5 Consejo Superior de la Judicatura, Constitución Política de Colombia Actualizada con los Actos Legislativos a 2015, p.29.
- 6 Diferendo territorial y marítimo (Nicaragua c. Colombia), fondo, CIJ. Sentencia del 19 de noviembre de 2012, La traducción al español de esta sentencia puede ser consultada en: Anuario Colombiano de Derecho Internacional-ACDI, vol. 5, 2012; así mismo en la página web: [www.anuariocdi.org](http://www.anuariocdi.org)
- 7 VICEMINISTERIO DE TURISMO, Presentación Sesión Extraordinaria Comisión Colombiana del Océano. Cartagena. 2016.
- 8 MONTAÑO, John. Llegada de lujoso yate evidencia falta de infraestructura en Cartagena, El Tiempo. [En línea]. {20 noviembre de 2016} disponible en: (<http://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/lujoso-yate-no-ha-podido-atracar-en-cartagena/16519389>).
- 9 MONTAÑO, John, op. cit.