

La relevancia del ordenamiento marino-costero en el contexto de la planificación espacial marina en Colombia

Suboficial Jefe Fernando Oviedo Barrero,
Responsable del Área de Manejo Integrado de Zona Costera (CCCP)

Sabrina Monsalve Rocha,
Investigadora Área de Manejo Integrado de Zona Costera (CCCP)



Fotografía: Banco de imágenes Dimar

Zona turística de Tumaco, Nariño.

Dentro de la organización del territorio colombiano, conforme a la Ley 388 de 1997, que da herramientas a las entidades territoriales, a través de los planes de ordenamiento territorial (POT) como un instrumento de planificación física, social y económica, que permiten identificar las potencialidades de un área terrestre para plantear acciones prioritarias en pro de su desarrollo y ordenamiento, la jurisdicción costera y marítima de la Dirección General Marítima (Dimar) no es ajena a este fenómeno, ya que el ordenamiento de zonas marino-costeras está tomando cada vez más fuerza a nivel mundial, esto con miras a encontrar un equilibrio entre las actividades humanas y la conservación del medio natural.

El ordenamiento marino-costero (OMC) tiene por objeto identificar los usos y actividades humanas que se realizan en el espacio marítimo para minimizar los conflictos que tuviesen lugar entre usuarios y el medio natural, conforme a las políticas nacionales y normativas locales; buscando el equilibrio entre las demandas del desarrollo bajo un escenario sostenible e integral, para de esta manera evitar diferencias entre los usuarios y solventar las incompatibilidades frente al desarrollo sostenible.

En muchos casos, algunos actores desarrollan usos y/o actividades en estos espacios que pueden impactar directamente al entorno marino-costero, enmarcados por un desarrollo portuario, costumbres ancestrales, intervención como consumidor dependiente o, incluso, con el simple goce y disfrute de algunas áreas protegidas; generando intervención inmediata al entorno marino, conllevado a debilitar las capacidades del océano para proveer bienes y servicios a largo plazo, si no son controladas o administradas de mejor forma.

Pero ¿qué es y de dónde viene el OMC? ¿Cuánto se ha avanzado en Colombia a través de la Dimar? Y ¿por qué es estratégico un OMC por parte de una autoridad marítima perteneciente al sector defensa? La respuesta corta: las prioridades durante una situación de crisis.

El OMC se encuentra enmarcado en un contexto internacional dentro de la planificación espacial marina (PEM) desarrollada por la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco), con el fin de establecer racionalmente el uso del espacio marino-costero considerando los actores sociales,

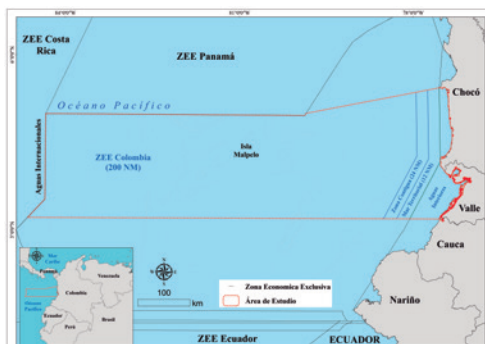


Figura 1. Zona de estudio para la ejecución del OMC: VAM en zonas bajo jurisdicción de la Dimar, Capitanía de Puerto de Buenaventura, según Decreto ley 2324 de 1984. (Fuente: Dimar-CCCP, 2019).

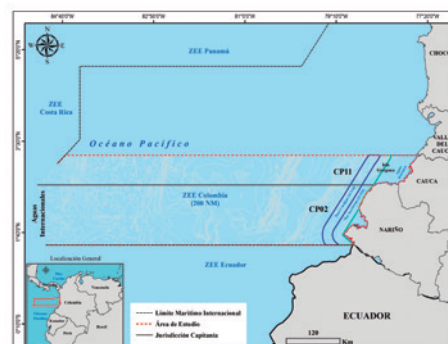


Figura 2. Área de estudio para ejercicio de OMC en el Pacífico colombiano, llevado a cabo por el CCCP. (Fuente: Dima-CCCP, 2019).

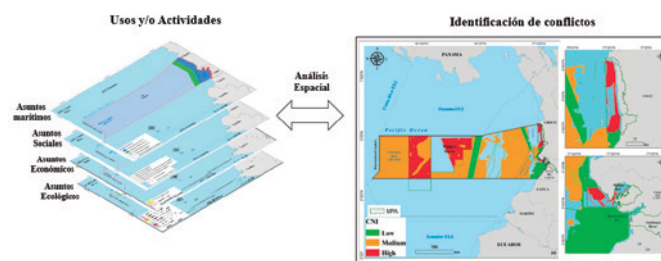


Figura 3. Análisis del contexto geográfico de conflictos por usos en áreas de jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura. (Fuente: Dimar-CCCP, 2019).

ambientales y económicos. A partir de este modelo, la Dimar, mediante el Plan Estratégico de Desarrollo 2030, incorpora a su Visión capacidades logísticas, técnicas y científicas para proyectar su ejercicio de autoridad marítima y fluvial como un referente nacional.

Una de las estrategias implementadas a mediano plazo para avanzar en temas científicos ha sido la formulación y ejecución del proyecto denominado *Generación de información técnica y científica para la administración de los litorales y áreas marinas colombianas*, y más recientemente con el aprobado documento Conpes *Colombia potencia bioceánica sostenible 2030*, que plantea la directriz de impulsar los procesos de planificación en las zonas marinas y costeras del país, las cuales articulan procesos llevados a cabo en los litorales Pacífico y Caribe enmarcados de manera general en el proyecto de *Planificación y ordenamiento de los litorales y áreas marinas colombianas para el ordenamiento marino costero con visión de autoridad marítima (OMC: VAM)*, iniciado en el 2018 por los centros de investigaciones oceanográficas e hidrográficas del Caribe y Pacífico (CIOH y CCCP), respectivamente, contemplando las áreas bajo jurisdicción de la Dimar hasta las 200 millas náuticas (Fig. 1).

La metodología utilizada para este fin fue inicialmente desarrollada por la COI y posteriormente ajustada para satisfacer la información disponible, las condiciones actuales de las zonas marino-costeras y las necesidades del país. Con dicha metodología se inició la implementación en zonas piloto marino-costeras en la bahía de Cartagena y la zona comprendida entre la bahía de Buenaventura y Bahía Málaga. Así mismo, durante 2020 se continúa con este ejercicio en golfo de Morrosquillo, Isla Fuerte e Islas del Rosario hacia el norte, hasta conectar con Barú en el departamento de Bolívar; así como toda la costa Pacífica nariñense y del departamento del Cauca, extendiéndose hasta la zona económica exclusiva (ZEE) de esta jurisdicción. De esta forma, para el Pacífico colombiano se completaría la primera fase de OMC en la costa de los departamentos del Valle del Cauca, Cauca y Nariño, programando para 2021 solo el departamento del Chocó y completar así toda la costa Pacífica colombiana (Fig. 2).

Uno de los pasos claves de esta metodología es la construcción de una matriz que enfrenta los usos/actividades por pares en una misma área.

EL TRANSPORTE MARÍTIMO TIPO CARGA A LA FECHA NO SE HA DETENIDO Y SIGUE EN MOVIMIENTO DIARIO, GARANTIZANDO QUE LOS COLOMBIANOS EN LAS CUATRO ESQUINAS DEL PAÍS PUEDAN TENER LOS SUMINISTROS NECESARIOS.

Esta es calificada por expertos de diferentes ramas, generando puntajes basados en las prioridades del país y su visión profesional. Cuando se realiza la calificación, la pregunta a responder es: ¿Cuál actividad/uso tiene más importancia sobre la otra? ¿Cuál tiene mayor prioridad? ¿Cuál es la importancia del uso A con respecto al uso B? La razón está en que esa prioridad depende del contexto social, económico y ambiental que vive el país. Es aquí donde cobra importancia la palabra “prioridad”.

Para facilitar estas decisiones, el CCCP se apoya en los sistemas de información geográfica (SIG), primordiales para llevar a cabo los análisis espaciales y definir las interacciones en usos y/o actividades y el medio natural, a partir de la información levantada y evaluada en las distintas matrices (Fig. 3).

¿Planificación en tiempos de crisis?

Durante un escenario neutral (o de normalidad para el país) un experto calificaría la matriz de forma diferente a como la calificaría durante una crisis. En este último escenario, un escenario crítico o de crisis (ejemplo: a causa de una confrontación bélica, una pandemia o una depresión económica), tendrían mayor prioridad las rutas de navegación, las áreas de fondeo y las concesiones portuarias para asegurar el suministro de víveres, combustible y materiales básicos de saneamiento, que garantizar la conservación de un área específica.

Siendo concretos y viendo casos reales, de acuerdo a los datos publicados por la Capitanía de Puerto de Cartagena, durante los primeros quince días de la cuarentena producida por el COVID-19 en marzo del 2020 -del cual Colombia no estuvo exento-, al puerto de Cartagena arribaron 91 buques con más de 45 217 toneladas de carga con suministros básicos para la población, haciendo uso de las rutas de navegación, las instalaciones portuarias, las concesiones marítimas y todo el personal logístico y administrativo de la Dimar (Capitanía de Puerto de Cartagena- Dimar, 2020).

Del mismo modo, durante ese periodo de tiempo, las actividades de turismo fueron pausadas, las áreas del Sistema Nacional de Áreas Protegidas (Sinap) permanecieron cerradas; incluso, la investigación científica con enfoque ambiental estuvo congelada. Por el contrario, el transporte marítimo tipo carga a la fecha no se ha detenido y sigue en movimiento diario, garantizando que los colombianos en las cuatro esquinas del país puedan tener los suministros necesarios. Indudablemente, esta crisis ha permitido ver en blanco y negro las prioridades del país. Esas actividades que van primero que otras, tal como se estructura el OMC en el país, permiten establecer la planificación marina para el actual, mediano y largo plazo.

Se debe siempre tener como prioridad el sostenimiento del país bajo cualquier circunstancia, evidenciando una visión y una estrategia durante un periodo crítico o durante una situación de normalidad. Por esto se hace necesaria la visión de autoridad marítima dentro de un proceso de planificación marina, donde los anteriores resultados permiten ejemplificar el tipo de proyecciones espaciales y la planificación por prioridades, con una trascendencia desde el sector Defensa que evidencia a la Dimar como actor clave durante un proceso de OMC nacional, y que, además cobra relevancia cuando los resultados se mantienen en varios escenarios propuestos. ▲

Lista de referencias

Capitanía de Puerto de Cartagena-Dimar. (2020). Más de 90 buques de carga han arribado a Cartagena en el marco de las medidas dispuestas para la contención del COVID-19 en el país. *Boletín de Prensa No. 47.*

Dimar-CCCP. (2019). *Lineamientos técnicos para el ordenamiento marino-costero en áreas de jurisdicción de CPO1.* Informe técnico. Dirección General Marítima-Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico. Tumaco.