



Artículo

Estudio de viabilidad para el establecimiento de una posición naval en área general de Puerto Bolívar (Guajira) como contribución a la seguridad y defensa de Colombia

Feasibility study for the establishment of a naval position in the general area of Puerto Bolivar (Guajira) as a contribution to Colombia's security and defense

Edgar Gomezcasseres González

Master en Seguridad, Defensa y Geoestrategia, Profesional en Ciencias Navales.
Tecnólogo en Buceo y Salvamento Marítimo, jefe de División ARC "Caribe.

Correspondencia: egomezcasseres@gmail.com

Resumen: La Armada de Colombia en la actualidad presenta una necesidad de posicionamiento, en especial en el litoral Caribe norte. Ante un eventual cierre de operaciones de la empresa Cerrejón en el terminal marítimo de Puerto Bolívar (La Guajira) para el año 2034, surge la pregunta si esta zona es viable para el establecimiento de una posición naval. La presente investigación bajo un corte cualitativo con diseño exploratorio en el que se aplicaron entrevistas semiestructuradas a expertos idóneos en el desarrollo de operaciones navales y cierre de minas; y examinados los resultados bajo la técnica de análisis de contenidos, concluyó que el complejo de Puerto Bolívar dadas sus características legales, geográficas y marítimas es viable para el establecimiento de una posición naval.

Palabras clave: Seguridad, Defensa, Posición Naval, Armada de Colombia.

Abstract: The Colombian Navy currently has a need for positioning, especially on the northern Caribbean coast. Faced with a possible closure of operations of the Cerrejón company in the maritime terminal of Puerto Bolívar (La Guajira) by the year 2034, the question arises if this area is viable for the establishment of a naval position. The present investigation under a qualitative cut with an exploratory design in which semi-structured interviews were applied to suitable experts in the development of naval operations and mine closure; and after examining the results under the content analysis technique, it was concluded that the Puerto Bolívar complex, given its legal, geographical and maritime characteristics, is viable for the establishment of a naval position.

Keywords: Security, Defense, Naval Position, Colombian Navy.



Citación: Gomezcasseres, E. Estudio de viabilidad para el establecimiento de una posición naval en área general de Puerto Bolívar (Guajira) como contribución a la seguridad y defensa de Colombia. *DERROTERO* 2025, 1, 1-13. <https://doi.org/>

Recibido: 21 08 2024

Aceptado: 18 03 2025

Publicado: 12 05 2025



Derechos de autor: © 2025 por autores.

Licenciado por Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", COL.

Este artículo es de libre acceso distribuido en las términos y condiciones de *Creative Commons Attribution* (CC BY) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Introducción

La Armada de Colombia contempla en la declaración de su misión y visión institucional para la protección de los intereses marítimos colombianos descritos como el “desarrollar operaciones navales para la defensa y seguridad nacional, y la protección de los intereses marítimos y fluviales, contribuyendo al desarrollo sostenible del Estado” (Armada de Colombia, 2022) Para lo cual emplea todas sus capacidades multidimensionales.

Asimismo, visualiza en su horizonte convertirse en una Marina de “proyección e influencia regional, con tecnologías y capacidades para la defensa y seguridad nacional, relevante para el desarrollo de los intereses marítimos y fluviales, reconocida por su integridad y contribución al progreso del país” (Armada de Colombia, 2022).

No obstante, es preciso divisar algunas realidades que impiden alcanzar los objetivos mencionados previamente:

En lo concerniente a la defensa de Colombia, ante un hipotético caso de conflicto interestatal, dentro de las Fuerzas Armadas se plantean escenarios de las múltiples respuestas que como nación serían requeridas para la defensa del Estado, y, en el marco de estos planteamientos se ha sugerido una acción de mejora estratégica para la defensa marítima de Colombia, consistente en evitar la vulnerabilidad que representa la concentración de toda la capacidad estratégica naval en la región caribe en la Base Naval Armada República de Colombia (en adelante ARC) “Bolívar” ubicada en la ciudad de Cartagena de Indias.

En segunda medida, enfocada a la seguridad nacional, se evidencia un incremento significativo del uso del mar para cometer actividades delictivas y delitos transnacionales en especial narcotráfico, que, sumado a la cercanía con grupos al margen de la ley u organizaciones criminales, afectan sustancialmente la seguridad nacional.

Expuesto lo anterior, este estudio evaluó la ubicación de Puerto Bolívar en el departamento de La Guajira, como posición privilegiada para fortalecer las capacidades de la Armada de Colombia, contribuyendo al crecimiento continuo del poder naval colombiano y por consiguiente a la protección de los pilares establecidos en la visión y misión de la institución sobre la defensa y seguridad nacional para el desarrollo de los intereses marítimos.

Es pertinente desglosar la problemática en dos objetos analíticos con enfoques dimensionales distintos: enfoque estratégico y enfoque operacional, que convergen en la necesidad de una posición estratégica para el incremento del poder naval colombiano como contribución a la defensa y seguridad nacional.

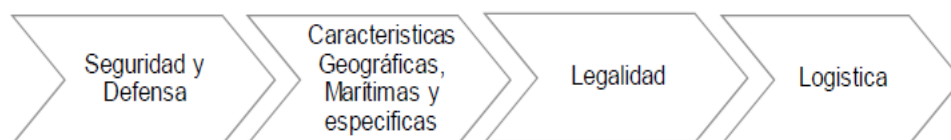
Método

La presente investigación se desarrolló bajo un corte cualitativo con un diseño exploratorio, al ser una primera aproximación al estudio de este fenómeno determinado del cual se posee un bajo nivel de conocimiento (Ortiz, 2015).

Según Fernández (2007) (citado en Ortiz, 2015) la investigación exploratoria se caracteriza porque “parte de una preocupación, sin un evento definido, parte de un abordaje inestructurado con técnicas abiertas como la entrevista se recoge información de múltiples fuentes, se categoriza la información y su resultado permiten abrir líneas de investigación” (p.32).

Figura 1

Categorías establecidas de análisis para la investigación



Nota: La presente figura es realizada por el autor (2022).

Los participantes fueron seleccionados de manera no probabilística por juicio y se tienen en cuenta ciertos criterios conceptuales a juicio del investigador para la muestra de participantes (Mejía, 2000). Dentro de esos criterios se estableció primero, contar con experiencia mínima *in situ* en la región de La Guajira. Segundo, tener conocimiento del desarrollo de las operaciones navales de Colombia, en especial de la región Caribe Norte y para el caso de los oficiales navales contar con una experiencia laboral mayor de cinco años en unidades de superficie navales, grupos de inteligencia o unidades de guardacostas. Tercero, gozar con experiencia superior a diez años en la compañía Cerrejón y a su vez poseer especialidad en cierre de Minas.

Como criterios de exclusión, se consideró: primero experiencia inferior a cinco años en operaciones navales; Segundo, experiencia sin desempeño laboral en el área geográfica de estudio y tercero, no vinculación laboral con la compañía Cerrejón.

Resultados

Como lo menciona el Plan de Desarrollo Naval 2042 (2020), la Base Naval A.R.C. Bolívar es la principal unidad de apoyo de la Armada Nacional y dicha Unidad, ha sufrido un encerramiento producto del crecimiento turístico e inmobiliario de la ciudad limitando la disponibilidad de terrenos para su extensión y la accesibilidad al apoyo logístico adecuado a la flota. Además, la Armada en su continua evolución, ha adquirido nuevas capacidades que se soportan en una infraestructura con ostensible rezago importante en medios de almacenamiento, entrenamiento, entre otros.

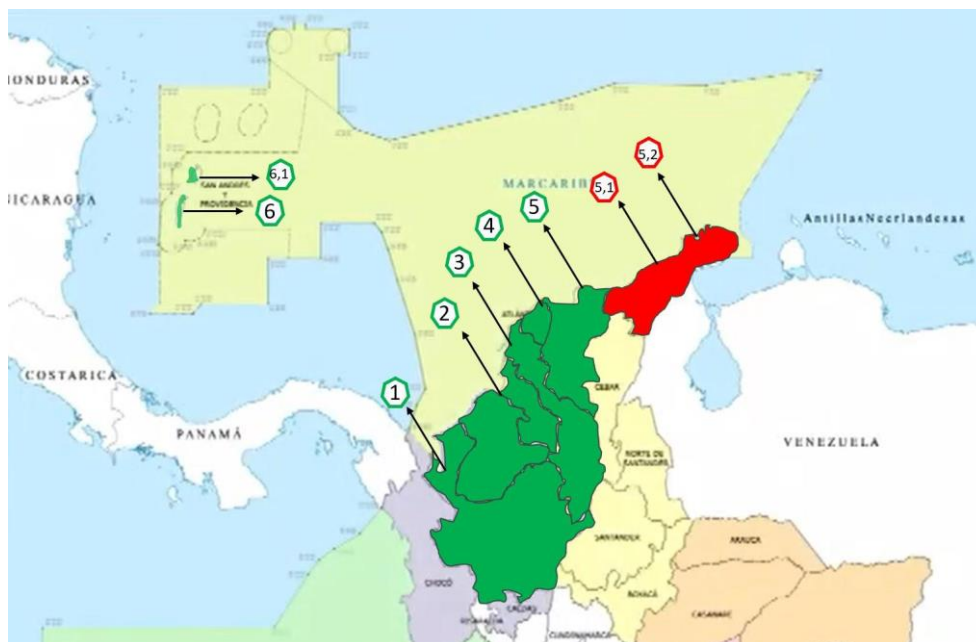
Añadiendo que en la actualidad la Base Naval A.R.C. Bolívar, sirve como única ubicación estratégica autónoma en el litoral caribe colombiano al servicio de la Armada Nacional, lo que conlleva que las capacidades de defensa se concentren solo en dicha zona. Por lo que la Armada ha contemplado dentro de sus objetivos estratégicos “diseñar, construir, dotar, poner en servicio y trasladar las operaciones que se desarrollan en la actual Base Naval, con el propósito de disponer de posiciones estratégicas en el litoral caribe para lanzar operaciones navales” (Armada de Colombia, 2020, p. 42).

Enfoque operacional

Estudiando a detalle las capacidades con que cuenta la Armada de Colombia a lo largo del litoral caribe colombiano, se observa una presencia fortalecida de sus componentes en los diferentes departamentos con excepción del departamento de La Guajira.

Figura 2

Distribución de Capacidades Armada de Colombia región Caribe



Nota: Figura elaborada por el autor (2022) para fines de explicación de la ubicación de las capacidades navales en Colombia, en la región Caribe para la presente investigación

Tabla 1*Distribución de capacidades Fuerza Naval del Caribe*

DISTRIBUCIÓN DE CAPACIDADES ARMADA DE COLOMBIA LITORAL CARIBE		
Numero	Unidades	Departamentos
1	Fuerza de tarea Neptuno	Urabá Antioqueño - Frontera con Panamá
2	Brigada de Infantería de Marina No 1	Córdoba – Sucre
3	Base Naval ARC Bolívar	Bolívar y mar Caribe en su contexto
4	Grupo Aeronaval del Caribe, Estación de Guardacostas Barranquilla	Atlántico
5	Estación Primaria de Guardacostas Santa Marta	Magdalena
5.1 -5.2	Puestos Avanzados de Guardacostas	La Guajira
6	Comando Especifico de San Andrés y Providencia	San Andrés Isla
6.1	Providencia	Isla de Providencia

Nota: Fuente tomada de la Armada Nacional (2021).

Se realizó una revisión bibliográfica sobre investigaciones anteriores relacionadas con el estudio de viabilidad del área general de Puerto Bolívar para el establecimiento del poder naval, sin encontrar resultados precisos.

Sin embargo, se logró evidenciar que la problemática de reubicación de la posición estratégica del poder naval colombiano data desde el año 1943, y que mediante decreto legislativo número 121 (Presidencia de la República, 1950) se otorgó la isla de Tierra Bomba a la Armada Nacional para desarrollo de esta. Infortunadamente, por múltiples situaciones principalmente técnicas, fue desistido el proyecto como lo menciona el decreto número 031 (Presidencia de la República, 1957).

Para el año 2013, se revive la intención con carácter de interés nacional para realizar el proyecto, declarado mediante el decreto número 2731 (Presidencia de La Republica, 2013), por el cual se declara de interés nacional “la construcción de la nueva Base Naval del Caribe en la isla de Tierra Bomba”. Sin embargo, el decreto anterior fue derogado a partir del decreto número 975 (Presidencia de la Republica, 2018), debido a la falta de un acceso vehicular en la zona destinada para la nueva Base Naval del Caribe:

Que, por razones logísticas, para garantizar un abastecimiento eficiente de provisiones y suministros en la Isla de Tierra Bomba, la nueva Base Naval del Caribe en dicha localidad requeriría de un acceso vehicular, lo cual supone la formulación, estructuración y ejecución de un proyecto de infraestructura vial de gran envergadura con los requisitos técnicos, ambientales, jurídicos y presupuestales que ello supone.

Que a la fecha se advierten razones técnicas que imposibilitan la construcción de la nueva Base Naval del Caribe en la isla de Tierra Bomba (Cartagena), razón por la cual es necesario derogar el referido Decreto 2731 de 2013. Que la localización de la nueva Base Naval del Caribe requiere previamente la realización de los respectivos estudios de viabilidad técnica, jurídica y financiera.

Por las razones anteriores, algunas investigaciones surgieron como propuestas arquitectónicas y urbanísticas del terreno asignado en la isla de Tierra Bomba para la futura Base Naval del Caribe como lo presentado por las autoras Contreras y Cifuentes (2014), que además dejan en evidencia ciertas problemáticas espaciales y déficits de suministros del complejo militar.

Igualmente, otro estudio investigativo sobre el traslado de la Base Naval de Caribe hacia la isla de Tierra Bomba refiere algunas deficiencias de carácter social, determinadas en la ocupación de espacios necesarios para el proyecto por parte de habitantes de la zona sumado al arraigo histórico, nativo y cultural que dificultan una concertación ante una reubicación (Machado & Senior, 2014).

Jurisdicción marítima de la península Guajira

La Península de La Guajira inicia su jurisdicción marítima en el municipio de Palomino, pasando por un recorrido lineal 604,4 km de línea de costa hasta la zona limítrofe terrestre colombo-venezolana conocida como Castilletes. A pesar de que a la fecha existe un diferendo en relación con la zona limítrofe marítima con Venezuela, la hipótesis colombiana argumentada en reglamentación internacional que le otorga ser un Estado ribereño, infiere su área limítrofe basada en las 12 millas náuticas de mar territorial, 24 millas náuticas de zona contigua y 200 millas náuticas de zona económica exclusiva (Eastman & Monroy Cabra, 1987).

Puerto Bolívar se encuentra ubicado a 75 km del casco urbano del municipio de Uribía, en el departamento de La Guajira, sobre la cabecera sur de la bahía Portete y a 166 km de Riohacha, capital del departamento. Se convierte en la década de 1980 como parte de un complejo de minería y transporte integrado, donde se conduce el mineral de los municipios aledaños de Albania, Maicao, entre otros al puerto y este es transferido a bordo mediante un sistema de cargue directo a los buques (Giraldo Aristizabal & Rodríguez Cárdenas, 2019).

Figura 3

Ubicación geográfica de Puerto Bolívar (La Guajira – Colombia)



Nota: Fuente tomada de Google Maps (2022)

Se caracteriza por ser el principal puerto exportador de mineral de Suramérica, el cual además de la capacidad portuaria, cuenta con un complejo habitacional, pista aérea y terminales marítimos para embarcaciones mayores y menores.

Características portuarias y aeroportuarias de Puerto Bolívar

Tabla 2

Características terminales marítimos de Puerto Bolívar.

Características generales de los terminales marítimos de Puerto Bolívar		
Indicador	Descripción	Observaciones
Numero de muelles	3	02 terminales de cargue y descargue de mineral, sumado al muelle de suministros. Es preciso agregar que se cuenta además con adecuaciones portuarias para embarcaciones menores
Largo (m)	400 m y 500 m	correspondiente a los muelles principales
Ancho (m)	120 m y 150 m	correspondiente a los muelles principales
Caldo (m)	19 m - 12 m	para los terminales de carga y 10 m para el muelle de suministros
Canal navegable (m)	21 m	Profundidad
Buque tipo que arriban al puerto	Hasta 175.000 Ton	225 m eslora - 45 m manga - 19 m calado

Nota: Fuente tomada (Ministerio de Transporte, 2020)

Figura 4

Fotografía aérea terminales marítimos de Puerto Bolívar



Nota: Fuente tomada (Ministerio de Transporte, 2020)

Aeródromo Puerto Bolívar

Tabla 3

Características Aeródromo de Puerto Bolívar.

Características físicas Aeródromo de Puerto Bolívar	
Descripción	Características
Largo de la pista	1600 metros
Ancho	45 metros
Asfalto	PCN 32/F/C/X/T (PCN : Numero de clasificación de Pavimento; 32 número máximo aceptado ; F : Pavimento flexible asfalto, tierra o hierba ; C : Resistencia , Baja ; X : Presión admisible, alta 1.75 Mpa ; T: Método de evaluación, análisis técnico)
Altura de aproximación	18000 Ft (Pies de Altura)

Nota: Fuente tomada de Aeronáutica Civil de Colombia (2020)

Características meteomarinas de Puerto Bolívar

Dada su ubicación geográfica: latitud norte 12°14'49.74", longitud 71° 57'34.88" oeste, el área general de Puerto Bolívar presenta una influencia significativa de los vientos alisios y en especial la corriente conocida como chorro de bajo nivel del Caribe. Se caracteriza por presentar un clima cálido desértico según la clasificación Caldas-Lang, precipitación promedio anual de 326.3 milímetros y temperatura promedio anual de 28.4° C (Dirección General Marítima , 2020).

La intensidad de los vientos en el área oscila entre la máxima promedio de 23 nudos y mínima de 9 nudos, por su parte el oleaje con atribución directa a la interacción de los vientos alisios noreste/este, genera una altura de la ola de 1 a 2.5 metros en gran parte del año, disminuyendo solo para los meses de septiembre a noviembre; en lo que respecta a las mareas, es preciso mencionar que al interior de la bahía Portete la dinámica de efectos puede alcanzar hasta los 0.6 metros (Dirección General Marítima , 2020).

Características hidrográficas

El acceso marítimo a Puerto Bolívar se caracteriza por poseer un canal navegable de 13,8 km de longitud, con una profundidad máxima de 21 metros, y tener un tipo de fondo arenoso. Las publicaciones marítimas como cartas y ayudas a la navegación se encuentran vigentes y actualizadas por intermedio del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe, perteneciente a la autoridad marítima colombiana (Dirección General Marítima , 2020).

Legalidad

En lo que concierne a política energética colombiana, al igual que la mayoría de naciones, mucha de su actividad energética se centra en hidrocarburos y minerales como el carbón térmico. No obstante, y a raíz de los demandantes cambios de producción energética a nivel mundial, priorizando un mundo más limpio y amigable con el medio ambiente capaz de reducir los niveles de carbono en el ambiente, se presenta en 2015 a través del ministerio de minas y energía el Plan Energético Nacional Colombia: Ideario 2050 (Ministerio de Minas y energía, 2015).

Este describe las nuevas tendencias energéticas mundiales, el comportamiento de las fuentes energéticas de la actualidad y su proyección en el mediano y largo plazo, al tiempo que proyecta con una visión futurista cuales son los objetivos en materia energética a los cuales Colombia como nación debe aspirar con techo al año 2050 (Ministerio de Minas y energía, 2015).

Surte de interés para esta investigación las proyecciones analizadas a la demanda del carbón térmico proyectando una disminución significativa y progresiva del mineral al 2050. Por ello, se enfatiza en la necesidad de implementar políticas públicas acordes a las nuevas tendencias energéticas, capaces de suplir las necesidades del país (Ministerio de Minas y energía , 2015).

Proyecto de cierre y entrega de operaciones Carbones Cerrejón 2034

En primera instancia es importante mencionar que, con los estatutos internacionales, todo proyecto de explotación minera cuenta con un inicio y un cierre de operaciones. Para el caso de la compañía Cerrejón S.A. en su informe de sostenibilidad 2020 establece que “la meta es realizar una reversión responsable al Estado de los títulos mineros una vez finalizados nuestros contratos, vigentes hasta febrero de 2034” (p.75).

Es por ello que la compañía trabaja en la rehabilitación sostenida de las áreas intervenidas por minería, la conservación de la biodiversidad y el desarrollo de programas productivos alternativos a la minería. Dentro de los logros significativos establecidos por la compañía para el año 2020 fue la presentación ante la Agencia Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) el plan temporal de cierre de operaciones Cerrejón, en el cual se detalló el cronograma de actividades de cara a un eventual cierre.

Es posible deducir, con base a la información suministrada en el informe, que en la actualidad la compañía se encuentra en la fase *detallada* de la planeación del cierre de operaciones, con ejecuciones progresivas en el restablecimiento y reversión al Estado de gran parte de sus títulos mineros, visualizando su cierre de operaciones en el año 2034 (Cerrejon, 2020).

Legalidad territorial de Puerto Bolívar

El proyecto de explotación de carbón térmico en Colombia, nació bajo el amparo de la Sociedad de Carbones de Colombia S.A, a la cual, mediante resolución 067 de 1987 (Instituto Colombiano de la Reforma Agraria [INCORA], 1987), se le otorgan dos predios baldíos pertenecientes al Estado colombiano a mencionada sociedad. El primero en la región conocida como Cabo de la Vela, y el segundo en la zona denominada Bahía Portete, sector Media Luna, con una extensión de 6000 hectáreas en jurisdicción del municipio de Uribía departamento de La Guajira, con destino a la construcción de obras de infraestructura necesarias para la explotación y exportación del carbón que producirá la cuenca del Cerrejón, tales como terminal férreo, puerto, aeropuerto y ciudadela industrial.

Dadas las reestructuraciones surtidas a lo largo de los años por el Estado colombiano, en las cuales suprimió, modificó, anexó o creó algunas entidades del mismo, mediante acto administrativo 1563 (Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, antes Instituto Colombiano de Desarrollo Rural [INCODER], 2014) autentica la cesión de una reserva constituida sobre terrenos baldíos a favor de la actual Agencia Nacional de Minería, con destino a la exploración, explotación, transporte y exportación de carbón mineral localizados en jurisdicción de los municipios de Maicao, Barrancas y Uribía, así como las regiones conocidas como Cabo de la Vela, Bahía Portete y Mar Caribe.

Es preciso indicar de acuerdo a la legislación colombiana y tal como lo establece la resolución 1536 (INCODER, 2014) en el índice resolutivo, artículo segundo: “seguir destinando los terrenos reservados para los fines de explotación minera de carbón, y no a ceder sus derechos a terceros acuerdo con la ley sin la previa autorización del instituto” (p.6). Entendiendo así que toda vez finalice la actividad para la cual han sido destinados, estos deben ser devueltos al Estado colombiano.

Concesión marítima terminales portuarios de Puerto Bolívar.

La constitución política de Colombia establece “Los bienes de uso público. Los parques naturales, las tierras comunales de grupos étnicos, las tierras de resguardo, el patrimonio arqueológico de la Nación y los demás bienes que determine la ley, son inalienables, imprescriptibles e inembargables” (1991, art 63).

De igual manera el código civil colombiano en su artículo 679 determina la “prohibición de construcciones en bienes de uso público y fiscales. Nadie podrá construir, sino por permiso especial de autoridad competente, obra alguna sobre las calles, plazas, puentes, playas, terrenos fiscales, y demás lugares de propiedad de la unión” (2021, art 679). En lo que concierne a las zonas de playa y terrenos de bajamar el Estado colombiano ha otorgado la responsabilidad de custodia a la DIMAR mediante decreto ley 2424 (Presidencia de la Republica de Colombia, 1984)

En lo que concierne a legalidad de la infraestructura portuaria en Puerto Bolívar, fueron otorgados los sectores de playa y terrenos de bajamar en concesión mediante resolución 503 (DIMAR, 1983) a la entonces Carbones de Colombia S.A, para la construcción del complejo portuario, por un término inicial de 20 años. Adicional a ello mediante resolución 03615 (Ministerio de Transporte, 2002), dispuso prorrogar el tiempo de concesión por periodos de 10 años hasta completar 30 años, que para el caso de Puerto Bolívar se cumplirían en el año 2033.

Entrevistas, análisis de categorías.

Se realizaron cuatro entrevistas a personal experto, destacando 03 oficiales activos de la Armada, 02 de ellos con grado de oficiales superiores (Capitán de Navío y Capitán de Fragata respectivamente), ambos profesionales en ciencias navales y especialistas en política y estrategia marítima, así como especialistas en seguridad y defensa nacional, experiencia laboral en unidades de guardacostas y grupos especiales de inteligencia naval. Se contó además con la participación de un oficial subalterno de grado Teniente de Navío, con experiencia de labor *in situ* para el año 2021, como comandante de puesto avanzado de guardacostas en Puerto Bolívar, profesional en ciencias navales y con experiencia de 10 años de servicio en distintas unidades de la Armada.

No menos importante, fue la participación del ingeniero de minas especialista en cierre de minas y encargado del área mencionada para la empresa Cerrejón, el cual facilitó detalles consistentes en un cierre de explotación minero y los planes públicos con los cuales la empresa se proyecta en el país.

De la categoría de seguridad y defensa, los cuatro entrevistados coincidieron en que la península de La Guajira por sus características territoriales y marítimas es un territorio propicio para actividades ilegales, en especial delitos transnacionales como narcotráfico, contrabando, tráfico de armas entre otros, dada su cercanía con espacios fronterizos con las islas del Caribe y Venezuela, utilizando especialmente el medio marítimo como plataforma de lanzamiento y recepción de la ilegalidad.

De igual forma, argumentaron explícitamente la necesidad de que la Armada de Colombia cuente o establezca una posición en el norte del territorio colombiano, específicamente en La Guajira, con la finalidad de garantizar el despliegue de unidades navales que permitan una reducción significativa de tiempos de reacción, que permitiese contrarrestar los flagelos en mención que están en aumento cada día. Consideran que los desafíos que demanda la región son superiores a los medios de que dispone para su control y prevención, concluyendo además que un incremento de capacidades demanda a su vez disponibilidad de infraestructura para su sostenibilidad.

Para la categoría de características geográficas, marítimas y específicas todos los entrevistados describen las bondades con las cuales cuenta hoy Puerto Bolívar, las cuales pueden ser de mucha utilidad para el establecimiento de una posición naval. Además de ello, el eventual aprovechamiento de la capacidad instalada, disminuiría significativamente los costos que conllevaría la construcción total de una infraestructura para el desarrollo de operaciones navales, que sumado a la convergencia con actores económicos o comerciales aportaría a la sostenibilidad de la misma con el objetivo de un beneficio mutuo.

La categoría de legalidad es quizás la de mayor preponderancia en el fenómeno de estudio, entendiendo que mucho de ella determina la viabilidad del establecimiento de una posición naval en Puerto Bolívar. En unanimidad todos los entrevistados manifestaron que esta necesidad más allá de ser una problemática que interesa a la Armada de Colombia, se convierte en una demanda colectiva del Estado colombiano, que requiere la participación de múltiples instituciones del mismo, y que solo la sinergia de estas permitirá llevar a cabo el establecimiento de una posición estratégica de vital importancia para el país.

Dada la experiencia del entrevistado encargado del proyecto de cierre de operaciones Cerrejón 2034, a la fecha la compañía no tiene una posición clara sobre si continuará o no en la explotación del mineral. En la actualidad la compañía trabaja con base a su proyecto de cierre total de operaciones con meta año 2033, y dependerá de los años venideros si es rentable o no la continuidad de la explotación minera.

Por último, la sostenibilidad es una de las necesidades más significativas que tiene el desarrollo de operaciones navales en esta área, debido a la carencia de posiciones garantes para la suplencia de bienes y servicios que demanda la flota, convirtiendo en ineficientes muchos de los esfuerzos operacionales realizados. Por lo cual los tres entrevistados especialistas en el empleo de medios navales, coinciden en la necesidad de contar con una posición estratégica en La Guajira capaz de suplir las necesidades logísticas que requieren los medios.

Discusión

Es deber de todo Estado proveer la defensa de la soberanía y la seguridad de sus ciudadanos, para lo cual se le otorgan las facultades legales a las Fuerzas Armadas y de Policía que permita la satisfacción de esa necesidad.

El Estado colombiano dentro de sus Fuerzas Armadas dispone de la Armada de Colombia, la cual contempla en su misionalidad el “proteger los intereses marítimos colombianos mediante el desarrollo de operaciones navales para la seguridad y la defensa” (Armada de Colombia, 2022). Sin embargo, se ha logrado evidenciar que la Armada hoy día presenta dificultades posicionales que no permiten cumplir su misión satisfactoriamente a lo largo del territorio colombiano, en especial en la región Caribe norte; más exactamente en el departamento de La Guajira.

Se ha podido constatar de manera teórica y experimental, que la concentración de la capacidad estratégica naval en un solo punto del Caribe (base A.R.C Bolívar en Cartagena), requiere una acción de mejora estratégica en el marco de un hipotético conflicto interestatal derivado de la capacidad de reacción, el empleo y disponibilidad de medios y la eficacia en los mismos. De tal manera lo expresa el Plan de Desarrollo Naval en uno de sus objetivos estratégicos el cual describe “la Armada ha contemplado dentro de sus objetivos estratégicos “diseñar, construir, dotar, poner en servicio y trasladar las operaciones que se desarrollan en la actual Base Naval, con el propósito de disponer de posiciones estratégicas en el litoral caribe para lanzar operaciones navales” (Armada de Colombia, 2020, p. 42).

Por consiguiente, es preciso puntualizar que la Armada de Colombia presenta una necesidad de posicionamiento estratégico para la defensa y seguridad de los intereses marítimos colombianos. La desatención de dicha necesidad, por constituir una cierta asimetría entre la cobertura de la acción del Estado y la de los actores generadores de inestabilidad facilita el fortalecimiento de bandas delincuenciales y organizaciones criminales dedicadas al empleo del mar como escenario de delitos transnacionales

Este es el caso de la Península de La Guajira, la cual, dado sus características geográficas y fronterizas, sumado a las pocas capacidades de la Armada como agente directo en la lucha por el control del mar y el impedimento del uso de los espacios marítimos para la criminalidad, se convierte en región atractiva para los grupos delincuenciales, quienes utilizan el territorio como plataforma de lanzamiento y recepción de actividades ilegales.

Surge entonces la posibilidad de brindar una alternativa para el posicionamiento naval que satisfaga una ubicación estratégica para la defensa y que a la vez contribuya al despliegue de operaciones navales que asistan a la demanda de seguridad que hoy día tiene la región. Para ello fue necesario primero identificar las características propicias de una posición que brindara las condiciones necesarias en el empleo eficiente de los medios navales, mostrando a Puerto Bolívar como la zona ideal.

Un terminal marítimo con características específicas viables para el arribo de buques de gran calado que en la actualidad es utilizado para la exportación de Carbón mineral por parte de la empresa Cerrejón. Sin embargo, el Estado colombiano, en concordancia con los cambios energéticos a nivel mundial, ha estipulado en su horizonte la renovación de la producción energética del país, dejando de a poco aquellas derivadas de los hidrocarburos y la extracción mineral.

Es por ello que se considera a Puerto Bolívar atractivo para el establecimiento de una posición naval, ya que ante un eventual cierre de operaciones de la exportación de carbón (como lo visiona la empresa para el año 2034) y ante la evidente necesidad en materia de seguridad y defensa, esta locación brindaría una oportunidad de posicionamiento inigualable.

No obstante, se enfatiza en la necesidad de iniciar con la socialización y convergencia desde las diversas instituciones del Estado, en especial la Agencia Nacional de Minería, Ministerio del Interior y Ministerio de Defensa para indicar una hoja de ruta que visualice la necesidad de la Armada y proyecte el establecimiento de esta posición como un proyecto país en armonía con la visión económica y comercial que puede brindar de manera adicional esta locación.

En general, es deber del alto mando naval y en especial de la división de proyectos estratégicos de la Armada iniciar lo pertinente que permita la consolidación de esta posición estratégica teniendo en cuenta sus fortalezas y condiciones de viabilidad.

Conclusiones

Al analizar los resultados de las entrevistas a expertos y constatar con la información bibliográfica, se evidencia que existe una necesidad de posicionamiento por parte de la Armada de Colombia en la región Caribe Norte; más específicamente en el departamento de La Guajira. Esta carencia impacta negativamente en el desarrollo de operaciones navales, siendo limitante para la sostenibilidad y despliegue de medios efectivos para el control del mar.

La presente investigación exploró la extensión del litoral correspondiente a la región de La Guajira, identificando a Puerto Bolívar como una propuesta que permita suplir esta ausencia dadas sus características geográficas, territoriales, marítimas y de capacidad instalada con que cuenta este terminal marítimo; especialmente visionando que la actividad para la cual está destinada esta infraestructura consistente en la exportación de carbón mineral, proyecta su cierre de operaciones para el año 2034.

Por ello, dadas las condiciones mencionadas sumadas al criterio legal que tiene el Estado al ser poseedor de esta locación y con el atributo de decidir la destinación o uso de este puerto toda vez finalizados los contratos vigentes con la empresa Cerrejón, se puede concluir que Puerto Bolívar es una ubicación viable para el establecimiento de una posición naval.

Conflicto de intereses

Los autores declaran que no existe conflicto de intereses para la publicación del presente artículo científico.

Referencias

Aeronáutica Civil de Colombia. (16 de Julio de 2020). Aeronáutica Civil de Colombia. Obtenido de Aeronáutica Civil de Colombia: <https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais/Documents/64%20SKPB.pdf>

American Psychological Association (2017). Ethical Principles of Psychologist and Code of Conduct. American Psychological Association. <https://www.apa.org/ethics/code>.

Armada de Colombia (2020). Plan de Desarrollo Naval 2042. Bogotá: Jefatura de Planeación Naval. Dirección de Planeación estratégica.

Armada de Colombia (30 de Julio de 2021). Disposición 027 de 2021. Por la cual se reestructura la Armada Nacional, se aprueban sus tablas de organización y equipo TOE y se dictan otras disposiciones. Bogotá, Colombia.

Armada de Colombia (2022). Misión y Visión de la Armada Nacional. Recuperado el febrero de 2022, de <https://www.armada.mil.co/es/content/mision-y-vision-armada-nacional#:~:text=Ser%20una%20Armada%20de%20proyecci%C3%B3n,contribuci%C3%B3n%20al%20progreso%20del%20pa%C3%ADs>.

Cancillería de Colombia. (03 de abril de 2022). Cancillería de Colombia. Obtenido de Cancillería de Colombia: <https://www.cancilleria.gov.co/organizacion-las-naciones-unidas-onu#:~:text=Colombia%20es%20miembro%20fundador%20de,y%20en%20sus%20diferentes%20escenarios>.

Cerrejón, (2020). Informe de Sostenibilidad. Prime Tower. Albania

Cifuentes Pardo, S. & Contreras Díaz, K. (2014). Nueva Base Naval para la Armada Nacional en Isla de Tierra Bomba (Tesis de Grado, Universidad Piloto de Colombia). <http://repository.unipiloto.edu.co/handle/20.500.12277/2168>.

Código Civil Colombiano, (1887). Ley 57 de 1887, Código Civil Colombiano.

CONPES (29 de marzo de 2022). Documento CONPES 4075. Departamento Nacional de Planeación [DNP]. Bogotá
Departamento Nacional de Planeación, (2011). Elementos Básicos del Estado Colombiano. Escuela Superior de Administración Pública. Colombia

DIMAR-CIOH-SHN. (2016). Catálogo de cartas náuticas de los océanos y costas de Colombia (Vol. 5). Bogotá: DIMAR.

DIMAR (1983). Resolución 503 del 1 de julio de 1983 por la cual se otorga la concesión marítima de un sector de playa a Carbones de Colombia S.A. Bogotá.

Dirección General Marítima. (2020). Caracterización de la Seguridad Integral Marítima del Puerto de Puerto Bolívar. Puerto Bolívar: DIMAR.

Eastman, J. M., & Monroy Cabra, M. G. (1987). El diferendo colombo - venezolano. Bogotá: Oveja Negra.

Google (2022), Imágenes de Google Maps. Recuperado de <https://www.google.com/maps/@12.0557317,72.4845455,186669m/data=!3m1!1e3?hl=es>

Instituto Colombiano de la Reforma Agraria [INCORA], (1987). Resolución 067 de 1987 por el cual otorga dos predios baldíos perteneciente al Estado colombiano a la Sociedad de Carbones de Colombia S.A. Bogotá

Machado, J. & Senior, M. (2014). El proyecto de la nueva Base Naval de Cartagena en Tierra bomba: Gobernanza ambiental y participación ciudadana. Economía & Región, 8(2), 115-138.

Mejía, J. (2000). Muestreo en la Investigación Cualitativa. Investigaciones Sociales, 4(5), 165-180.

Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural – Instituto Colombiano de Desarrollo Rural [INCODER], (20 de marzo 2014). Resolución 1563 del 20 de marzo de 2014 por la cual se autoriza una cesión de una reserva constituida sobre terrenos baldíos. Bogotá D.C

Ministerio de Minas y Energía (enero 2015). Plan Energético Nacional: Ideario Energético 2050. Unidad de planeación Minero Energética [UPME]. Bogotá

Ministerio de Salud (1993). Resolución número 8430 de 1993 por la cual se establecen las normas científicas, técnicas, y administrativas para la investigación en salud. Bogotá

Ministerio de Transporte. (04 de enero de 2020). " Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD CERREJON ZONA NORTE S.A". Bogotá: Ministerio de Transporte.

Ministerio de Transporte. (10 de marzo de 2002). Resolución 03615 del 10 de marzo de 2002 por el cual se dispone prorrogar el plazo de concesión. Bogotá

Naciones Unidas (02 de marzo de 2022). United Nations Climate Change. Obtenido de United Nations Climate Change: <https://unfccc.int/es/process-and-meetings/the-paris-agreement/el-acuerdo-de-paris>

Ortiz, A. (2015). Enfoques y Métodos de investigación en las ciencias sociales y humanas. Ediciones de la U.

Peralta, R. (1999). Soberanía Nacional y Estado Constitucional. Revista de Estudios Políticos. (105), 309-334

Presidencia de la República (1957). Decreto 031 de 1957, Por el cual se cede la isla de Tierra Bomba al Municipio de Cartagena. Obtenido de <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1839131>

Presidencia de la República (2013). DECRETO 2731 DE 2013, por el cual se declara de interés nacional “la construcción de la nueva Base Naval del Caribe en la Isla de Tierra Bomba”. Obtenido de <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1485585>

Presidencia de la República (2018). Decreto 975 de 2018, Por el cual se deroga el Decreto 2731 del 23 de noviembre de 2013. Bogotá

Presidencia de la República. (1950) Decreto 121 de 1950 por el cual se destina para el servicio de la Base Naval Militar de Cartagena, de la marina de guerra nacional, la isla de Tierra Bomba. Bogotá

Presidencia de la República. (1957) Decreto 031 de 1957 por el cual se cede la isla de Tierra bomba a la ciudad de Cartagena. Bogotá

Presidencia de la República. (2013) Decreto número 2731 de 2013 por el cual se declara de interés nacional “La construcción de la nueva

Base Naval del Caribe en la isla de Tierra Bomba". Bogotá

Presidencia de la República. (2018) Decreto número 975 de 2018 por el cual se deroga el decreto 2731 de noviembre de 2013. Bogotá

Presidencia de la República. (1984) Decreto ley 2424 de 1985 por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima y Portuaria. Bogotá

Presidencia de la República (1950). Decreto 121 de 1950, Por el cual se destina para el Servicio de la Base Naval Militar de Cartagena, de la Marina de Guerra Nacional, la isla de Tierra Bomba. Bogotá.