REPUBLICA DE COLOMBIA

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS

CARTAGENA, JULIO DE 1986

347.8
C961

S C I B

42036 (2)

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
Biblioteca Universitaria
Fernandez de Madrid

AUTORIDADES MARITIMAS Y PORTUARIAS EN COLOMBIA

REINALDO CUADRADO MARIN
//
MARIO ALONSO SANCHEZ SANCHEZ

S C I B
00018735

Trabajo de Investigación presentado como requisito parcial para optar el título de Abogado.

18420

CARTAGENA, 1986

LA FACULTAD NO APRUEBA NI DESAPRUEBA LOS CONCEPTOS Y OPINIONES EMITIDAS POR LOS GRADUADOS, TALES CONCEPTOS Y OPINIONES DEBEN SER CONSIDERADOS PROPIOS DE AUTORES (Artículo 83, Reglamento Facultad de Derecho y Ciencias Políticas).

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS

RECTOR	: DR. LUIS H. ARRAUT ESQUIVEL
SECRETARIO GENERAL	: DR. MANUEL SIERRA NAVARRO
DECANO	: DR. ALCIDES ANGULO PASSOS
SECRETARIO ACADEMICO	: DR. PEDRO MACIA HERNANDEZ
PRESIDENTE DE TESIS	: DR. JAIME CUESTA RIPOLL
PRIMER EXAMINADOR	: DR. ALVARO ROMERO GOENAGA
SEGUNDO EXAMINADOR	: DR. GONZALO ZUÑIGA TORRES
TERCER EXAMINADOR	:

TABLA DE CONTENIDO

		pág.
	INTRODUCCION	1
I	LAS COSTAS COLOMBIANAS	6
	1 LA COSTA ATLANTICA	7
	2 LA COSTA PACIFICA	12
II	GRANDES PUERTOS MARITIMOS COLOMBIANOS . .	18
	1 PUERTO MARITIMO DE CARTAGENA.	19
	2 PUERTO MARITIMO DE BARRANQUILLA	28
	3 PUERTO MARITIMO DE BUENAVENTURA	40
	4 PUERTO MARITIMO DE TUMACO	44
III	FUNDAMENTOS LEGALES DE LA AUTORIDAD MARITIMA Y PORTUARIA	47
IV	DIRECCION GENERAL MARITIMA Y PORTUARIA. . .	52
	1 SU OBJETO	52

2 JURISDICCION 52

V FUNCIONES Y ATRIBUCIONES DE LA DIRECCION GENERAL MARITIMA Y PORTUARIA (DIMAR) . . . 57

VI DIRECCION Y ADMINISTRACION DE LA DIMAR. . . 64

1 DIRECCION GENERAL 64

2 NOMBRAMIENTO DEL DIRECTOR GENERAL . . . 64

3 FUNCIONES DEL DIRECTOR GENERAL 64

VII ESTRUCTURA ORGANICA DE LA DIMAR 68

VIII CONCEJO MARITIMO Y PORTUARIO 70

IX CAPITANIAS DE PUERTO 73

1 DEFINICION 73

2 CLASES DE CAPITANIAS 73

3 FUNCIONES DE LAS CAPITANIAS DE PUERTO . . 74

4 ORGANIZACION DE LAS CAPITANIAS DE PUERTO 77

X CAPITANIA DE PUERTO DE CARTAGENA 78

1 JURISDICCION Y LIMITES 78

2 LOCALIZACION Y DIRECCION DE LA OFICINA. . 78

3 COMUNICACIONES 79

4 LOCALIZACION DEL PUERTO 79

5 AREAS DE APROXIMACION AL PUERTO 80

6 DESCRIPCION GENERAL DE LA BAHIA Y DEL PUERTO 80

7 AREAS Y SERVICIOS DE PILOTAJE 81

8 CANALES NAVEGABLES 82

9 AREAS DE FONDEO 83

10 NAVEGACION Y VELOCIDADES DENTRO DE LA BAHIA 83

11 LIMITACION DE RUTAS NAVEGABLES 83

12 DISTANCIA DE CARTAGENA A OTROS PUERTOS DE COLOMBIA 84

13 VIENTOS, TIEMPO Y MAREA 85

14 AYUDAS A LA NAVEGACION 85

15 AREAS DE ATRAQUE Y SERVICIOS QUE PRESTAN 88

16 ASTILLEROS 95

17 CLUBES NAUTICOS DEPORTIVOS 97

XI CAPITANIA DE PUERTO DE BARRANQUILLA 98

1 JURISDICCION Y LIMITES 98

2 LOCALIZACION Y DIRECCION DE LA OFICINA . 99

3 COMUNICACIONES 99

4 LOCALIZACION DEL PUERTO 99

5 AREAS DE APROXIMACION AL PUERTO 100

6 DESCRIPCION GENERAL DEL PUERTO 100

7 SERVICIO MARITIMO DE COMUNICACIONES . . 104

8 PROCEDIMIENTO DE BUSQUEDA Y RESCATE. 104

9 AREAS DE ATRAQUE Y SERVICIOS QUE PRESTAN 105

XII CAPITANIA DE PUERTO DE BUENAVENTURA . . . 110

1 JURISDICCION Y LIMITES 110

2 LOCALIZACION Y DIRECCION DE LAS OFICINAS 110

3 COMUNICACIONES 111

4 LOCALIZACION DEL PUERTO DE BUENAVENTURA 111

5 AREAS DE APROXIMACION 112

6 DESCRIPCION GENERAL DEL PUERTO DE BUE NAVENTURA 112

7 SERVICIO MARITIMO DE COMUNICACIONES . . 116

8 PROCEDIMIENTO DE BUSQUEDA Y RESCATE. . 116

9 AREAS DE ATRAQUE Y SERVICIOS QUE PRESTAN 117

10 ASTILLEROS 117

11 MUELLES, CLUBES DEPORTIVOS 118

XIII CAPITANIA DE PUERTO DE SANTA MARTA 119

1 JURISDICCION Y LIMITES 119

2 LOCALIZACION Y DIRECCION DE LA OFICINA 119

3 COMUNICACIONES 120

4 LOCALIZACION DEL PUERTO DE SANTA MARTA 120

5 AREAS DE APROXIMACION 121

6 DESCRIPCION GENERAL DEL PUERTO 121

7 PROCEDIMIENTO DE BUSQUEDA Y RESCATE . 123

8 AREAS DE ATRAQUE Y SERVICIO QUE PRESTAN 124

XIV LOS FUNCIONARIOS DE TURNO DE LAS CAPITANIAS DE PUERTOS 126

1 DESIGNACION 126

2 AUTORIDAD DE LOS FUNCIONARIOS DE TURNO 126

3 DEBERES Y PROCEDIMIENTOS DEL FUNCIONARIO DE TURNO 127

XV PROCEDIMIENTO PARA LA INVESTIGACION DE ACCIDENTES O SINIESTROS MARITIMOS 130

1 ACCIDENTES Y SINIESTROS MARITIMOS 131

2 CLASE DE PROCEDIMIENTO 132

3 COMPETENCIA 133

4 INVESTIGACION Y FALLO 133

5 PROCEDIMIENTOS ESPECIALES 145

XVI INVESTIGACIONES POR ACCIDENTES O SINIESTROS MARINOS (CONCLUSIONES) 147

1 LA DOCTRINA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA 152

2 LA DOCTRINA DEL CONCEJO DE ESTADO . . 159

XVII CONCLUSIONES 163

BIBLIOGRAFIA 168

Cartagena, julio 8 de 1986

Señor Doctor
GUILLERMO BAENA PIANETA
Director de Investigaciones Jurídicas
Facultad de Derecho
Universidad de Cartagena
La Ciudad.-

He leído y analizado detenidamente el proyecto de tesis para optar el título de abogado presentado por los egresados Reynaldo Cuadrado Marín y Mario Alfonso Sánchez Sánchez, intitulado "AUTORIDAD MARITIMA Y PORTUARIA EN COLOMBIA".-

El trabajo ha sido elaborado con seriedad. Cabe resaltar que rompe con lo tradicional de escribir tesis de grado sobre temas de Derecho Civil, Penal, Laboral o procedimental, para enfocar el ordenamiento de la jurisdicción marítima administrativa en Colombia. Ese es un modo efectivo y operante de acercarse la Facultad y sus alumnos al medio que los rodea y al cual están intimamente ligados por razones vitales y geográficas.-

El tema fué seleccionado sin pretensiones científicas, con segura sencillez, pero no por eso deja de exhibir una buena información sobre la estructura y competencia de la autoridad marítima, con conocimientos bien afirmados sobre la materia. Extendiendo esta opinión a una esfera más amplia estimo que constituye un esfuerzo meritorio en la intención de profundizarnos en los estudios sobre el derecho del mar y por una más cabal comprensión de su realidad y proyección, dentro del proceso del desarrollo del país, que no puede ser ajeno a la tendencia universal de la unificación de sus normas, inspirada en modelos propios y experimentados principios comunes.-

./.

Doctor
GUILLERMO BAENA PIANETA

Se aprecia en los autores del trabajo dedicación en la tarea de ponerse en contacto con autores especializados, de clasificar ordenadamente informaciones en el terreno legislativo, jurisprudencial y doctrinario. Es en verdad, un vasto y ambicioso empeño para presentar con sereno juicio un estudio que debe catalogarse como certeramente realizado y promotor de estimulos para que otros egresados sigan esa orientación en la búsqueda de una especialización en Derecho Marítimo empeño este en que como Profesor de la materia no he desfallecido para crear y poner a funcionar en la Facultad especialización en Derecho Marítimo.-

Las anteriores consideraciones permiten concluir que el trabajo revisado reune méritos suficientes para que sus autores. sean admitidos a examen de grado.-

Atentamente,

GONZALO ZUÑIGA TORRES.-

GZT/HCG.-

INTRODUCCION

Los romanos, profundos conocedores de la naturaleza humana, creadores de las instituciones como la familia, las personas, el dominio territorial, límites, fronteras, posesión, etc. con las cuales enriquecieron el JUS CIVILE, bases jurídicas del actual ordenamiento que han resistido el paso de los tiempos, se impresionaron tambien con la majestad del MEDITERRANEO al que se nalaron con el MARE NOSTRUM, mar enclaustrado entre varios continentes que ha servido de testigo al esplendor y decadencia de vastos imperios.

En la época actual, y de acuerdo con la ciencia, se considera el mar como una inmensa masa de agua salada en contínuo movimiento, ocupa el 70.8% del globo terráqueo, guarda en sus aguas, lechos y subsuelos oceánicos, inmensas riquezas ictiológicas, vegetales y minerales, necesarias para el normal desarrollo de los pueblos, los que día a día escasean sobre la corteza terrestre.

"Colombia, país de mentalidad mediterránea por idiosincracia"; triste y paradógica, premisa que pende como rueda de molino sobre esta bella, rica y única nación. Realmente es curioso que el mar haya permanecido hasta ahora aislado del progreso nacional, más aún si tenemos en cuenta que el contacto inicial con las civilizaciones del viejo mundo se tuvo a través de las zonas costeras; el desarrollo integral de nuestro país tanto en los aspectos económicos, como en los sociales, se impulsó especialmente en los territorios centrales y el desenvolvimiento progresivo de la nación se llevó a cabo del interior hacia las zonas costaneras; es decir, posiblemente éste desarrollo se efectuó en forma contraria a como ocurrió en el conglomerado general de los países costaneros. Es así como en las zonas donde echaron raíces los primeros asentamientos humanos en nuestro territorio, lugares de por sí muy aptos para la agricultura, la ganadería y zonas de gran riqueza pesquera, en lugar de ocupar hoy los puestos de vanguardia nacional por su productividad, se han visto relegados, posiblemente por la aplicación de una pobre y poco visionaria política de explotación real y a gran escala de estos recursos.

De unas décadas a ésta fecha, se considera nuestro territorio como un país en vía de desarrollo. Bien es cierto que se ha dado un gran impulso para sacar del letargo toda suerte de industrias

mayores y menores; desde las flores y diversos productos artesanales hasta la explotación de productos alimenticios, maderas, café y otros.

Con una ligera visión retrospectiva, vemos con cierta nostalgia como hasta hace pocos años Colombia llegó a figurar internacionalmente como un país exportador por excelencia de muchos productos entre los que se encontraban el cacao, banano y hasta petróleo; es realmente increíble que siendo Colombia un país marítimo altamente privilegiado al poseer extensas costas en dos mares de tan incalculable productividad, no se haya aprovechado a conciencia el producto tan grande que brinda.

Del mar no solo pueden obtenerse productos de la pesca, sino tambien toda suerte de recursos minerales, se puede explotar sus aguas y fondos, gases, aceites, oro, cobre y otros productos como el manganeso.

El mar de otra parte nos ofrece energía en proporciones inmensurables. Una de sus formas está dada por las mareas; al aprovechar la energía que desplaza estas gigantescas moles de agua, mediante la implantación de plantas mareomotrices, podría solucionarse en gran parte, no sólo en el futuro, sino en la actualidad, la gran demanda de energía eléctrica que tiene el mundo. En

nuestro país tenemos zonas muy apropiadas para usar este tipo de energía como son Buenaventura, Tumaco y sus alrededores, donde la variación del mar alcanza dieciocho pies; con cálculos aproximados se cree que el país podría de esta forma dar energía casi al 50% del territorio.

Las actividades portuarias y de transporte marítimo tienen influencias preponderantes en el desarrollo interno de un país. Serían un gran factor de desarrollo la construcción naval en Colombia, lo que sólo se consigue con un alto grado de industrialización y tecnificación en las áreas de maquinaria, metalmecánica, electricidad y electrónica.

Con las someras apreciaciones anteriores nos damos cuenta en forma muy clara de cómo el mar representará el principal papel en el futuro del mundo, ya que abarca todos los campos, como son el energético, el alimenticio, el de los recursos minerales y el de transporte.

Es por tanto que Colombia debe cuidar sus aguas, explorarlas y explotarlas, y además debe al mismo tiempo ejercer la soberanía sobre estas para tener el control y dominio de sus aguas por derecho. A partir de la aprobación de la Ley 10, de Agosto de 1978, se han dado pasos agigantados desde el Gobierno Nacional, para la explotación de los recursos de nuestro mar para fortalecer la

Economía Nacional.

Pretendemos ofrecer al interesado, una información clara y fiel de las características, capacidades y normas que rigen nuestros Puertos Marítimos, para facilitar el cumplimiento de la ley y las diligencias de los usuarios permanentes o transeuntes que nos visitan. Nuestro propósito principal es el de consignar y analizar todos los asuntos reglamentarios y procedimientos en lo que tie ne que ver con jurisdicción marítima y portuaria, operaciones y servicios dentro de su dinámica marítima portuaria.

Igualmente trataremos aspectos importantes como: Las costas colombianas y creación de nuestros puertos.

"Colombia es una sola y nosotros somos Colombia"; impulsemos el mar y sus industrias afines, engrandezcamos la economía, cul tivemos sus mares y hagamos de él, patrimonio para nuestros hijos y la humanidad en general.

CAPITULO I

I LAS COSTAS COLOMBIANAS

1 LA COSTA ATLANTICA

La Costa del Caribe o Atlántica se extiende desde la Guajira en la frontera con Venezuela hasta las costas rocosas de la Serranía del Barlón en la frontera con Panamá. Esta costa tiene una longitud de 1.300 kilómetros.

La costa de Colombia sobre el Mar Caribe es excesivamente seca en la península de la Guajira, al oriente, pero gradualmente se vuelve húmeda hacia el occidente. La zona que va de Santa Marta hacia Cartagena, es verde en invierno, pero en verano su vegetación es pobre.

Esta costa es baja con excepción de Santa Marta en donde la imponente Sierra Nevada de Santa Marta asciende rápidamente des

de la plataforma continental y el océano profundo, de tal forma que en una distancia de 160 kilómetros hay un cambio de 9.000 metros de altura.

La Sierra Nevada de Santa Marta desde la orilla del mar tiene una altitud de 5.000 metros.

Como contraste en la línea de longitud de Puerto Colombia, sólo se encuentran colinas muy bajas y una ancha plataforma continental, de tal manera que a una distancia de 160 kilómetros la diferencia en altura es de sólo 400 metros.

Los vientos marinos y las corrientes predominantes vienen del noroeste; los vientos constituyen un factor muy importante para atemperar el calor que azota a la región, referenciándola especialmente en los primeros y últimos meses del año. El clima aunque en la hoya corresponde al tropical, ofrece una variedad determinada por el relieve; la sequía, humedad, calor, frío y vientos, pudiendo decirse que en ellas se encuentran los grupos correspondientes al clima tropical lluvioso y clima seco.

La alta Guajira, al norte de Manaure, tiene un clima desértico tropical con un promedio anual de 350 mm. de lluvia, a excepción de un oasis cerca a Nazareth donde la Serranía de Macuira obliga

a los vientos alisios a subir y depositar en forma de lluvia parte de la humedad almacenada.

La gran corriente que desde la Guajira se dirige hacia el susoes te, se une a los vientos marinos para formar las grandes acumu laciones de arena que obstruyen la entrada por el Rio Magdalena, llamada Bocas de Ceniza, y que origina el banco o barra que obs taculiza la navegación y que ha servido en algunas oportunidades para unir las islas de Verde y Sabanilla para conformar esa área de la costa.

Actualmente se encuentran construídos tajamares para contra rrestar la acción de los vientos que han disminuído en la forma ción de la barra.

Una contracorriente actúa con dirección Este a lo largo de la Cos ta y quizá su fuerza ha determinado la configuración de la isla de Salamanca que separa la ciénaga Grande del Mar; ésta ciénaga se encuentra al oriente de Bocas de Ceniza o sea a la desemboca dura del Rio Magdalena y representa el fenómeno lagunar más im portante del país. Esta ciénaga ocupa una depresión natural ro deada por formaciones terciarias y pleistocenas por el oeste y por el sur. La laguna está separada del mar abierto por una

barrera que se extiende desde las Bocas de Ceniza, hasta Ciéna ga en un trayecto de 65 kilómetros, con su boca al oeste de la po blación mencionada.

En esta costa se encuentran tambien la desembocadura del Rio Magdalena, principal arteria fluvial de Colombia, donde se ade lantan obras de contracción para mejorar las condiciones del ca nal de entrada al Puerto de Barranquilla.

Aún se observa el antiguo Muelle de Puerto Colombia obstruído actualmente por una barra de arena, que sobre su playa acumula gran cantidad de materiales en suspensión bajados por el Rios Magdalena, que atraviesa hoy en día el muelle enterrando su par te central y formando una laguna frente a la población. El mar en el extremo del muelle es actualmente tan agitado que ningún barco podría atracar en él, aunque hubiera suficiente profundidad. Aparece la Laguna de Galerazamba, desarrollada al pie de tierra firme entre punta de Galera y el Morro de Zamba con una estre cha restinga que separa la laguna del mar. Más adelante se en cuentra la Laguna de Cartagena o de Tesca, e inmediatamente la Bahía de Cartagena, las Islas del Rosario y las siete Islas de San Bernardo.

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA
Universidad de Cartagena

Más hacia el occidente se encuentra el Golfo de Morrosquillo de anchas playas donde se han sucedido un retiro brusco del mar por levantamiento del terreno. Un poco más allá se puede observar la Bahía de Cartagena que forma la parte sur del Golfo de Morros quillo y que recibía las aguas del Río Sinú antes de que éste en contrase una desembocadura más inmediata.

El clima de ésta zona es estepario. Los vientos soplan general mente del norte. En la parte comprendida entre Barranquilla y Santa Marta el mar es agitado durante la época de los alisios. Las olas son especialmente altas en Bocas de Ceniza. En la par te oeste de la zona central de la Costa Atlántica Colombiana do mina la corriente en dirección nordeste ocasionada por la corrien te rotatoria Centroamericana, o sea la corriente que penetra en el mar Caribe desde el este y tiene una velocidad media aproxima da de un nudo durante todo el año.

Desde Bahía de Cispata hasta el Golfo de Urabá se encuentran las tierras feraces del litoral de Córdoba y Antioquia, las selvas tro picales de los Ríos Atrato y León y las costas montañosas de la Serranía del Barión que se extienden pasado el Cabo Tiburón por el territorio panameño, forman esta zona, que abunda en pobla ciones, paisajes pintorescos y aspectos interesantes; así, en el

sector de Puerto Escondido, a una distancia aproximada de 3 kilómetros al sur de la población, se encuentra un volcán de lodo con cinco bocas semejante al de Totumo en Galerazamba.

Al suroeste de Punta Caribaná y en la entrada al Golfo de Urabá se encuentra la Laguna de El Aguila, formada por una barra que parte de un espolón aluvial. Las ciénagas de Marimonda y de El Salado son restos de una antigua laguna que existió entre el cerro de El Aguila y el pueblo de Mulatos al este. Al sur de Necocli comienzan a retirarse las tierras altas estableciéndose un cinturón de manglares y pantanos de agua dulce entre la orilla y las tierras altas. Más al sur, una playa de arena forma una península delantera de los manglares que separa Bahía Turbo del Golfo de Urabá; esta bahía es poco profunda y de fondo lodoso. En el fondo de la bahía y al borde de los manglares está la ciudad de Turbo. El Río Turbo desemboca hoy en una extensa zona anegadiza, la cual está conectada al mar por pequeños cauces. Este río ha tenido diferentes desembocaduras que han ido cambiando con el tiempo a su salida al mar por el Golfo de Urabá, pasó a la Bahía de Turbo para luego cambiar nuevamente a las condiciones actuales.

Al sur del Golfo de Urabá se extiende la cuenca tributaria de los Ríos Atrato y León, entre las estribaciones de la cordillera

occidental al este y las Serranías del Darién y del Baudó al oeste. En la costa occidental del golfo se extiende el Delta del Río Atrato con sus brazos y bocas. Cerca de Boca Terena, la boca más septentrional del Río Atrato en la falda de la Serranía del Darién, se encuentra Santa María La Antigua, hoy en ruinas, que fue asiento de la primera colonia española en tierra firme y primera sede de los gobiernos civil y eclesiástico en el nuevo continente.

En esta parte de la costa hasta la bahía de Cispata, el clima sigue siendo estepario, pero desde allí hasta el Golfo de Urabá tiene un clima tropical lluvioso alcanzando una precipitación pluvial promedio anual de 3.000 mm. alrededor del Golfo y de 4.000 mm. cerca de la frontera con Panamá.

El régimen de los vientos en el Golfo de Urabá es muy similar al del Pacífico. En esta extensa costa colombiana se encuentran tres puertos principales que son los de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, así como otros puertos de menor importancia.

2 LA COSTA PACIFICA

La Costa de Colombia que cae hacia el océano Pacífico se extien de desde los escarpes de la Serranía de Baudó, en el norte, has ta los terrenos bajos aluviales del sur, en la frontera con el E cuador; ésta costa tiene 1.600 kilómetros de extensión.

La Serranía del Baudó domina esta zona desde la frontera con Panamá, hasta el norte de Buenaventura. En el norte, hasta Ca bo Corrientes, la cordillera queda tan próxima a la costa y la fa ja costanera es tan estrecha que no hay rios caudalosos en ellas a pesar de la gran cantidad de lluvia que cae sobre la región. El río Baudó nace a pocos kilómetros de la costa, alejándose de ella en dirección sureste y luego en dirección sur en su recorrido de 150 kilómetros antes de desembocar al Pacífico, al sur de Cabo Corrientes.

La costa misma es muy montañosa con numerosos filos y peque ñas playas, entre ellos, la Costa Septentrional hasta el límite con Panamá, está constituída por rocas igneas mientras que el resto de la costa está formada por rocas sedimentarias. El Río más grande es el San Juan con una extensión de 380 kilómetros.

Una gran cantidad de bahías y ensenadas existen al norte de Cabo Corrientes, las más importantes son:

- Bahía Humboldt protegida por los vientos del sur, es grande y abierta con aguas profundas y tranquilas. Bahía Aguacate y Bahía Cupica, están abiertas hacia el mar, pero con aguas tranquilas.

- Bahía Solano, localizada unos 50 kilómetros al sur de Cupica, tiene características que favorecen la navegación, está abierta hacia el norte y bien protegida de los vientos dominantes del sur, es extensa, puede recibir gran número de barcos y tiene aguas muy profundas hasta cerca de sus orillas. La Punta Solano, que realmente es una península de 8 kilómetros de largo, protege a la bahía desde el mar. La entrada a la bahía es amplia aunque con peligros, debido a escollos fácilmente observables tales como "Piedras del Norte", "Los Vidales" y "Las Rocas de Genemi" y "Cocalito".

- Bahía Utria, está bien protegida pero es angosta y poco profunda. Las Bahías de Coqui y Cuevita, son mucho más abiertas.

La parte correspondiente a la costa desde Buenaventura hasta la frontera con el Ecuador, es igual a la zona norte en sus características fisiográficas y geológicas. Una faja de terreno sedimentario limitado por la cordillera Occidental al este y por la costa

al oeste se angosta gradualmente de sur a norte y tiene su parte más estrecha en el valle del Río Dagua, cerca de Buenaventura. Dicha faja comprende las desembocaduras de los ríos con sus extensas playas, que al oeste de Guapi alcanza un ancho de 10 kilómetros; la zona de los manglares con su laberinto de esteros que en baja marea se convierte en pantanos, y la tierra firme que empieza donde termina la influencia de la marea y se cambia el mangle por el bosque tropical. La profunda depresión de la costa en el sector comprendido entre Buenaventura y Guapi, según estudios geológicos adelantados por varias entidades, ha hecho pensar en el hundimiento paulatino de esta parte de la costa. El de mayor longitud es el Río Patía que tiene 400 kilómetros, 90 de los cuales son navegables por embarcaciones hasta de 50 toneladas.

La configuración de la costa entre Guapi y la Bahía de Tumaco, indica la posible existencia de un delta de gran tamaño, en un tiempo geológico anterior, probablemente formado por la desembocadura del Río Patía; en la actualidad, éste río tiene su delta localizado en la parte sur, mientras que en la parte norte hay varios ríos independientes.

Toda la zona tiene un clima tropical lluvioso, siendo menor hacia el sur.

La precipitación pluvial media anual aumenta de 3.000 mm. cer ca de la frontera con Panamá a 5.000 mm. en inmediaciones de Bahía Solano; en la región entre Bahía Solano y el delta del Río San Juan, el promedio es mayor de 5.000 mm.. Estas cantidades corresponden a la región costanera, pués el promedio anual au menta a mayor distancia de la costa. En la región de Quibdó el promedio es superior a 10.000 mm., el más alto del hemisferio y probablemente el más alto de cualquier área tropical del mundo. Buenaventura está al fondo de una Bahía profunda en donde la pre cipitación pluvial media anual varía de 7.500 a 10.000 mm.

Las mareas en las Costas del Pacífico son mucho más altas que en el Mar Caribe. En la Costa del Perú tienen una amplitud máxi ma de 4 piés, que aumenta a medida que se avanza hacia el norte y llega a 16 piés, cerca de la salida del canal de Panamá. En las Costas de Colombia la amplitud de mareas oscila entre 12 y 16 piés con una amplitud media de 13 piés. La marea es del tipo se midiurno con 12 horas y 20 minutos entre las 2 pleamares.

La corriente de Humboldt hace sentir su influencia y provoca, en combinación con los vientos reinantes del suroeste, una corriente litoral constante de sur a norte que puede alcanzar hasta dos nudos.

La corriente tiene gran influencia en la formación de playas y en la ubicación de los depósitos de materiales en suspensión bajados por los ríos. Es tan constante y definida la corriente citada que los habitantes de la región se refieren a la parte norte de la cos ta como "Costa abajo" y a la parte sur como "Costa arriba".

En esta costa se encuentran muchos puertos, entre ellos se des tacan Buenaventura, el puerto marítimo más grande de Colombia, y el Puerto de Tumaco.

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA
Biblioteca
Universidad de Carabobo

CAPITULO II

II GRANDES PUERTOS MARITIMOS COLOMBIANOS

1 PUERTO MARITIMO DE CARTAGENA

Para quien haya estudiado la historia de éste puerto romántico, la llegada a Cartagena constituye a no dudarlo una experiencia emocionante. Las famosas figuras de antiguos visitantes de la ciudad como John Hawking y Francis Drake reaparecen en la imaginación del viajero que arriba a ésta urbe encantadora. La Bahía de Cartagena mira hacia el occidente y quien a ella se acerca, puede ver desde una distancia considerable las blancas ruinas del Convento de la Popa, situada en la cima de un cerro de 165 metros de altura que se levanta en la esquina noroeste de la bahía. A medida que uno se aproxima se van precisando los rasgos de las murallas que alcanzan en algunos sitios un espesor de 20 metros, gastadas por el tiempo pero jamás vencidas, y los fuertes de la ciudad. Los barcos que llegan a los actuales muelles de Cartagena necesariamente deben navegar primero hacia el sur por

fuera de la bahía o mar abierto como se le llama, pasar la entra da norte de Bocagrande y la Isla de Tierra Bomba para entrar por Bocachica, único canal navegable para llegar a los muelles, cuya anchura es de unos 150 metros. Sobre el extremo norte de éste paso se halla el Castillo de San Fernando y en frente, al otro lado, el Castillo de San José, de menor altura, edificacio nes militares que recuerdan épocas pretéritas en que su capaci dad defensiva bastaba para amedrentar a los presuntos invasores.

La bahía exterior tiene unos 12 kilómetros de ancho y debe ser atravesada con dirección norte hasta llegar a la bahía interior, flanqueada por las ruinas de los Puertos de Manzanillo, en la is la del mismo nombre al oriente, y de Castillogrande sobre la Península de Bocagrande al occidente. Al frente se encuentran las obras del moderno muelle en la Isla de Manga.

Antiguamente los barcos continuaban su trayecto hasta el fondo de la bahía interior, en donde se encontraban los muelles de la Machina, que fue por mucho tiempo el Terminal del Ferrocarril y Terminal Marítimo hasta cuando se incendió. A partir de ésta época se hicieron estudios de factibilidad con el fin de conseguir un lugar apropiado para construír los nuevos muelles con carac terísticas similares a los atracaderos más modernos del mundo.

En la actualidad, en esa parte se levanta la Base Naval, que le dan al frente el Puerto de San Sebastián del Pastelillo, convertido hoy en día en el Club de Pesca. Todavía éste canal se utiliza para embarcaciones de poco calado que atraviesan estas aguas pandas y atracan al lado del Mercado Público, llamado "Muelle de los Pegasos".

Los pasajeros que desembarcan en los muelles nuevos pueden viajar con dirección norte por el barrio residencial de Manga a través de un puente que une la Isla de Manga con la Isla de Getsemaní.

Al este de la isla, sobre el continente, se puede ver el enorme Castillo de San Felipe de Barajas, que es la fortaleza más imponente de Cartagena construída en el cerro de San Lázaro, desde el cual se domina toda la ciudad.

Desde la ciudad de Cartagena, la segunda ciudad más antigua de Colombia, existían desde la época de la colonia caminos y trochas que en forma rudimentaria unían a Cartagena con el Río Magdalena, pues el Canal del Dique estaba lejos de ser una ruta ideal. Era lógico entonces que hacia mediados del siglo XIX las personas preocupadas por el mejoramiento de las comunicaciones, especialmente con el interior del país, consideraran que en un

ferrocarril podría ser la solución de sus problemas.

El 18 de noviembre de 1.889 se firmó un contrato para la construcción del ferrocarril que uniera a Cartagena con Calamar, suscrito entre Samuel B. Mc Gonnico y un representante del Gobernador de Bolívar, posteriormente aprobado por el Presidente de la República, doctor Rafael Núñez, cartagenero, en enero 4 de 1.890. Este concesionario se comprometió a construír un muelle cubierto en el Terminal de la Bahía de Cartagena. En 1.891 Mc Gonnico constituyó dos firmas en Boston, la "Cartagena Terminal Improvement Company" y otra la "Cartagena Raildroad Company". Una tercera compañía, la "Compañía Fluvial de Cartagena" fue establecida en 1.897. En junio de 1.893 se inauguraba el muelle de la Machina en la Bahía de Cartagena,.

Todo esto se hizo para abrir las comunicaciones de Cartagena con el interior del país ya que era el principal problema de ésta próspera ciudad, pues el comercio exterior era importante ya que las actividades comerciales con Estados Unidos, Inglaterra, Francia y Jamaica, especialmente, era de gran volumen desde los años de 1.822 y 1.824. En ésta época, Cartagena era el mayor dentro comercial y el puerto más importante de Colombia.

Los habitantes de Cartagena no desconocían los peligros que ame

nazaban la supremacía del puerto, y es así como en 1.835 se fundó la "Sociedad Patriótica de Cartagena" que pretendía promover la prosperidad y el progreso de la provincia y auspiciar las actividades comerciales. En 1.837 la Cámara del Estado de Cartagena, época del federalismo, aprobaba varios decretos relacionados con proyectos de tanta importancia para el comercio como podía ser los del Dique, la carretera hasta Barranca, y las mejoras portuarias. En 1.838 se destinó una suma para dragar Bocachica. El Tratado Comercial suscrito con España, le dió un gran impulso de recuperación comercial, ya que en ese entonces el comercio con ésta zona era muy pobre.

A principios de 1.840 las exportaciones del Puerto de Cartagena equivalían en valor monetario seis veces a las de Santa Marta. A partir de ésta fecha y durante quince años, Cartagena se vió agobiada con problemas de diferente índole que ello trajo como consecuencia que las importaciones y exportaciones se vieran menguadas. Los cartageneros al observar ésto, buscaron varios remedios para devolverle a su ciudad el vigor comercial que anteriormente tenía, entre ellos se empeñaron en lograr que la ciudad fuera declarada puerto libre. Después de muchas peticiones al gobierno con fundamentos serios y de valor, el Congreso y el Vicepresidente de la República el 31 de marzo de 1.865 declaró a

Cartagena como puerto libre, donde ni mercancías, ni barcos visitantes se verían en la obligación de pagar derechos ni impuestos, quien tuvo este status hasta el 9 de agosto de 1.858 en que el Congreso derogó la Ley donde se declaraba a Cartagena como puerto libre.

En este lapso aumentó considerablemente los ingresos aduaneros de Cartagena, pero se cree tambien que coincidió con la apertura del Canal del Dique entre los anos de 1.850 a 1.851, es decir, que Cartagena en ésta época feliz tuvo una recuperación comercial muy importante.

Años más tarde la carretera entre el Puerto de Cartagena y el río era prácticamente inexistente y el Canal del Dique estaba cerrado a la navegación, y como es obvio el Puerto de Cartagena volvió a las penalidades sufridas anteriormente en lo relacionado con las exportaciones e importaciones. Es por ello que en 1.870 se discutieron varios proyectos para la apertura de Bocagrande y crear un canal navegable adecuado, y tras dos anos de discusiones en torno a éste proyecto se obtuvo una evaluación del Ingeniero Civil Alex Terry, según el cual habría que remover 1.226.000 yardas cúbicas de arena y 11.000 yardas cúbicas de piedra correspondiente al resto de los rellenos colocados en el siglo XVII

por los españoles para tapar la entrada por Bocagrande para defensa de los corsarios y demás enemigos. Este proyecto era perfectamente realizable siempre que se contara con suficiente maquinaria apropiada para ello, y así los barcos se ahorrarían mucho tiempo al no tener que bordear la Isla de Tierra Bomba para dirigirse a Bocachica, advirtiendo de paso sobre el peligro en caso de que se hundiera un barco y bloqueara aquella apertura tan estrecha como era la de Bocachica. Pero a pesar de tales argumentaciones Bocagrande jamás ha sido abierta para la entrada de barcos.

El Canal del Dique después de haber pasado sucesivamente por épocas que permitieron el tránsito y por otras que lo hacían imposible durante la administración colonial, y luego durante el siglo XIX volvió a llenarse de sedimentos y a quedar totalmente obstruído para la navegación, a partir de la década de 1.890, y sólo hasta finales de 1.921, la concesión de los Muelles de Cartagena adquirida por la "Andian National Corporation Limited", de Ottawa, que poseía y controlaba mayor parte de la costa de la Bahía de Cartagena entregó en arrendamiento a la "Colombian Railways and Navegation Company" los malecones y los edificios del puerto. En diciembre de 1.930 el gobierno adjudicó la concesión a la "Andian" y la propiedad de los muelles y los edificios sobre la bahía.

El nuevo interés por parte del gobierno se hizo evidente en 1.914 mediante leyes, asignaciones y estudios que redundaron en la creación de una junta compuesta por funcionarios y comerciantes cartageneros, y finalmente se concretizó en la constitución de la "Compañía de Canalización". Un contrato celebrado con la "Fun dation Company" de Nueva York en 1.922, estipulaba la realiza ción de trabajos de dragados para lograr una profundidad de 6 piés. Tras algunas complicaciones de orden legal, la compañía comenzó los trabajos de Calamar en octubre de 1.923 para dar al canar una anchura de 34 metros y una profundidad de 2.4 me tros. El radio de las curvas era de 191 metros para acomodar embarcaciones de gran envergadura.

Finalizados los dos primeros años, cuando terminó el contrato, el gobierno accedió a renovarlo. En 1.927 se firmó el tercer con trato sin que los trabajos llegasen a ser finalizados en 1.930. Ya para entonces, Colombia empezaba a sentir el impacto de la cri sis económica mundial y se hablaba con mucha insistencia sobre el costo excesivo y las demoras de aquel proyecto, situación que finalmente resultó en una orden de suspensión de los trabajos y de entrega de los equipos al gobierno y en la cancelación del con trato en 1.931, después de haberse pactado las condiciones finan cieras del caso.

Durante cierto tiempo el gobierno intentó continuar las obras por su propia cuenta, lo que exigía constantes trabajos de dragados en la parte ya lista, así como la excavación del canal que habría de permitirle acceso a las embarcaciones hasta la Bahía de Barbaçoa. Pero poco después el gobierno juzgó conveniente adjudicarle un nuevo contrato a una compañía extranjera, en este caso a la firma "Frederick Share Corporation", con la cual se llegó a un acuerdo a principios de 1.932. Se trataba de una empresa importante en el ramo de trabajos de ingeniería y construcción con indudable experiencia y reputación mundial. El contrato se refería especialmente a la modernización de las instalaciones portuarias de Cartagena, si se tiene en cuenta, además, que las instalaciones portuarias de esa ciudad denominada la Machina se había incendiado en 1.930, reduciendo a cenizas casi todas las facilidades del puerto, y la Andian construyó un muelle provisional para el servicio de las embarcaciones que llegaban a ese puerto. Un delegado del gobierno en visita a dichas instalaciones las calificó de inadecuadas para el creciente tráfico marítimo de Cartagena. En su informe el representante del gobierno recomendó la construcción de nuevos muelles situados más hacia el sur y dejando espacio suficiente para una postrer ampliación de las facilidades portuarias y de los muelles. El consejo de éste vidente funcionario del Estado fue atendido, y fue así como el malecón de la Machina

fue reconstruido efectivamente pero para convertirse en parte de la Base Naval de Cartagena, y nuevos trabajos se iniciaron para la construcción de instalaciones portuarias en la parte surocci dental de la Isla de Manga.

En 1.930 la Andian entregó al gobierno la concesión con entera libertad de actuar a partir de esa fecha. En 1.931 el congreso autorizó la construcción del Terminal Marítimo concediendo ta les trabajos a la "Frederick Share Corporation", y esta firma quedó con el derecho de retener el control sobre la administra ción del Terminal hasta que el gobierno pagara la suma total por concepto de la ejecución de las obras la cual fue hasta 1.941.

Este proyecto quedó listo a finales de 1.933 e incluía dos muelles de concreto reforzado de 600 piés de longitud y 135 piés de ancho con atracaderos para cuatro buques. De éstos, uno tenía 40 piés de profundidad y el otro 33 piés. Había tambien un muro de conten ción de 1.065 piés de largo y 33 piés de ancho para mantener el relleno y para dar capacidad adicional para barcos más pequeños. Cada uno de los muelles estaba parcialmente recubierto con un techo resistente a los incendios, como protección para la carga, de 80 piés de ancho y 570 de largo. El muro de retención tambien tenía un techo parcial. Las instalaciones contaban con siete grúas

eléctricas en los muelles y en el terreno relleno con un pontón de grúa flotante y con remolcadores, lanchas, equipos para api lamiento y demás maquinarias portuarias. Todas las instalacio nes tenían red de alumbrado, de teléfonos, agua y protección con tra incendio. Poco después se construyó un edificio para alojar las oficinas de administración.

Así, Cartagena llegó a ser un puerto marítimo moderno. Poste riormente vinieron otras innovaciones, como el sistema de acue ducto y alcantarillado ejercitado por las firmas extranjeras, en tre 1.937 y 1.938, la "Raymond Concrete Pile Company" y por la "Lock Joint-Pipe Company".

Como ya se dijo, la "Frederick Share" construyó las actuales instalaciones portuarias de Cartagena, las cuales fueron inaugu radas en 1.935, teniendo vigencia este contrato de concesión has ta 1.941 cuando volvió al gobierno, administrándolo la Dirección General, de Navegación y Puertos pertenecientes al Ministerio de Obras Públicas hasta el ano de 1.961 en que se creó la Empresa Puertos de Colombia especialmente para la administración de to dos los puertos marítimos del país.

2 PUERTO MARITIMO DE BARRANQUILLA

Barranquilla fue fundada en el siglo XVII por pescadores y cam pesinos que trasladaban sus ganados a esa región rica en vegeta ción, pero con el correr de los años se ha puesto a la cabeza en tre las ciudades más importantes de la Costa Atlántica colombia na.

Por los años de 1.823 Barranquilla tenía importancia como Puer to Fluvial, por donde pasaban los productos de exportación de la época tales como el algodón y los tintes, y las mercancías de im portación como textiles y maquinarias y donde los champanes car gaban los productos que iban al interior y descargaban las expor taciones. Sin embargo, gran parte del comercio marítimo no po día llevarse a cabo directamente por Barranquilla, debido a las dificultades de navegación en la desembocadura del Río Magdale na, lo que hacía necesario emplear puertos satélites, entre los cuales Sabanilla figura como el más antiguo, ya que éste puerto era la puerta al mar que Barranquilla requería. El mayor proble ma para el comercio era el transporte y las dificultades de nave gación en Bocas de Ceniza, hacía necesario que los barcos utiliza sen el Puerto de Sabanilla en vez de dirigirse directamente a Ba rranquilla, a pesar de que las comunicaciones entre estos dos lu gares interdependientes era casi tan difícil como el paso por Bo cas de Ceniza. Sabanilla y Barranquilla, quedan a 15 millas de

distancia que todavía en 1.860 debía hacerse a lomo de mula a través de oleadas de polvo y arena y para que éste trayecto no fuera tan complicado, existía una alternativa que ocasionalmente se utilizaba y que consistía en pasar por el Caño o Canal de la Piña, debido a que no se contaba con carretera.

En 1.850 Barranquilla tuvo un crecimiento comercial y demográfico vertiginoso. Este fenómeno respondía a dos estímulos importantes que tenían que ver, en uno por el establecimiento, en forma permanente, de la navegación a vapor por el Río Magdalena y el otro con el auge del comercio tabacalero.

A mediados de la década de 1.860 ya se decía sin vacilación que Barranquilla progresaba más que cualquier otra ciudad de la República y se citaba su ubicación sobre el Río Magdalena como la causa de tales adelantos, pues era indudablemente el principal centro de comercio fluvial y de exportación, y esto cuando ya se había producido el colapso del mercado europeo para tabaco de origen colombiano debido a la competencia de Java y Sumatra.

El Canal de la Piña se obstruía constantemente con la maleza de la región y los sedimentos del río, y los intentos para despejarlo se continuaron hasta 1.890, los cuales no tuvieron resultados

satisfactorios. La Bahía de Sabanilla estaba casi obstruída por los sedimentos bajados por el Río Magdalena y por ello en 1.872 se efectuó el cambio de las instalaciones portuarias para Salgar, donde tambien habían problemas por la poca profundidad de la bahía y porque los barcos tenían que anclar a 6 ó 7 kilómetros de la costa y despachar sus cargamentos y pasajeros al puerto por medio de planchones y remolcadores. Era un sistema de acrreo muy costoso.

Para solucionar éste problema se hicieron varios estudios, inclusive un estudio de ingeniería de la época, recomendaba dragar alrededor del malecón de Salgar y excavar un canal desde allí hasta las aguas profundas; y como existía un ramal férreo desde Barranquilla a Salgar, la empresa inglesa "Barranquilla Railway and Pier Company", la adquirió en 1.887 y la prolongó al año siguiente hasta un nuevo puerto sobre la Bahía de Sabanilla, Puerto Colombia. En 1.893 quedó terminado un muelle metálico de 1.200 metros de longitud que permitió abandonar el anticuado sistema del trasbordo de remolcadores y planchones que existía en Salgar, y facilitó a los barcos de gran calado descargar directamente en la vía férrea. La compañía inglesa antes citada, administró los muelles de Puerto Colombia hasta 1.924 fecha en que la asumió los Ferrocarriles de Colombia hasta 1.941.

Los muelles de Barranquilla eran casi totalmente para embarcaciones fluviales, ya que el paso por Bocas de Ceniza sólo permitió pro breves períodos la entrada de barcos de gran calado, y el resto del tiempo no llegaba a ese puerto ningún barco marítimo. Como ejemplo de lo anterior se puede señalar que alrededor de 1.875 existían magníficas condiciones de navegabilidad por Bocas de Ceniza, pero en la siguiente década todo intento de navegación de barcos de gran calado hacia los muelles de Barranquilla resultaba un fracaso. La línea férrea hasta Puerto Colombia que reemplazaba al antiguo sistema de remolcadores y planchones utilizados en Salgar, no podía ofrecer las mismas ventajas que la navegación directa hasta Barranquilla.

Este proyecto colombiano discutido en 1.889 para abrir Bocas de Ceniza no llegó nunca a realizarse, pero el interés persistía y en 1.906 el gobierno contrató expertos extranjeros para hacer un estudio al problema. Durante todo aquel año dos ingenieros norteamericanos, Herbert S. Ripley y Lewis M. Haupt, hicieron estudios por cuenta del gobierno colombiano. Haupt era partidario de un "dique de reacción", tal como el que había utilizado para el Río Arkansas en Texas, que básicamente consistía en un tajamar de doble curva que se colocaría en dirección norte-noroeste desde la punta del faro en el lado oriental de la desembocadura del

río. Una obra de ésta naturaleza serviría para concentrar un ma yor grado en la fuerza de la corriente del río contra la barrera arenosa y para evitar que la arena fuera arrojada directamente contra la costa. La idea de Haupt no tuvo buena acogida especial mente porque su plan había fallado en el Río Arkansas.

En esa misma época Miguel Triana propuso otra alternativa para Bocas de Ceniza que consistía en la construcción de un dique des de el costado occidental en dirección norte, con una curva gra dual hacia el este. Para evitar que la arena obstruyera la desem bocadura, el proyecto incluía una tajamar recto mar adentro des de la costa en la Isla de los Gómez hasta un punto al este de Pun ta Augusta.

Mientras se estudiaban estos proyectos, el congreso autorizó un contrato para abrir Bocas de Ceniza, pero nuevamente fue poco lo que se hizo, a pesar de que un vapor había encallado cerca de la desembocadura y había sido abandonado en el sitio de la catás trofe donde el mar lo azotaba año tras año.

48420

En 1.913 una Ley dispuso que se harían trabajos constantes de ca nalización para permitir la navegación de barcos hasta de 30 piés de calado con destino a los muelles de Barranquilla, para acome

ter tan ambicioso proyecto el gobierno firmó en 1.914 un contra to con Julius Berger Konsortium. Los estudios fueron sometidos al gobierno e incluían obras que afectarían a Bocas de Ceniza y al Puerto de Barranquilla.

El nuevo proyecto recomendaba la construcción de tajamares a partir de ambos lados de la desembocadura, con el de la orilla occidental colocado a una cierta distancia de la desembocadura y ambos inclinados en dirección este. Tanto las propuestas como los proyectos de la Compañía Berger fueron favorablemente aco gidos después de haber sido estudiados por la Sociedad Colombia na de Ingenieros y por una comisión gubernamental, pero el esta llido de la primera Guerra Mundial y siendo la Compañía Berger de nacionalidad alemana, impidió que realizara dichos planes. El interés en el proyecto de Bocas de Ceniza siguió vigente y en 1.919 los comerciantes y banqueros Barranquilleros formaron la Compañía Colombiana de Bocas de Ceniza, para ocuparse ellos mismos del asunto. Esta hizo contactos y trabajos de dragados pero nada en definitivo.

Entre tanto se habían realizado nuevos estudios sobre Bocas de Ceniza.

En 1.920 la Compañía Colombiana había contratado con la firma "Blac Mckenney and Stewart " (antiguos ingenieros de las Fuer zas Armadas Norteamericanas) la realización de un estudio de la desembocadura del río que sería financiado con un préstamo de una firma de banqueros de los Estados Unidos, los Brows Bro thers.

Cinco ingenieros dirigidos por el Coronel Stewart sometieron al gobierno sus estudios y cálculos. Se proponía la construcción de dos tajamares de piedra sostenidos por "colchones de escobillas"; cada tajamar tendría aproximadamente 2.300 metros de longitud, como precaución adicional para mantener el curso del canal; se llevarían a cabo trabajos de dragados y de fortalecimiento de las orillas. El gobierno colombiano procedió a entregar estos proyec tos a la Sociedad Colombiana de Ingenieros. El Gobierno de Co lombia en 1.924 recibió propuestas para la ejecución de las obras de tres firmas internacionales, así: "Foundation Company" y la "Ulen and Company" ambas norteamericanas y la "Julius Berger Konsostium" de Alemania. Se escogió la de "Ulen and Company" en parte por ser la de menor costo y en parte porque se refería al proyecto de Black Mckenney and Stewart. Antes de que los tra bajos hubieran avanzado en forma apreciable, los contratistas cambiaron su proyecto original de construir dos tajamares conver

gentes, por otro que consistía en dos construcciones paralelas, lo que llevó al gobierno a solicitar asesoría de Black Mckenney and Stewart, además de que la compañía Ulen estaba gastando de masiado dinero.

En 1.927 Jorge Alvarez Lleras, antiguo presidente de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, fue designado como representante del gobierno para la ejecución de los trabajos en Bocas de Ceniza. Este señor trató de interesar en el problema al Ingeniero Hidráu lico John Freeman, pero no pudo viajar a Colombia como consul tor. Sin embargo, las cartas de Freeman tienen muchas ideas im portantes, entre ellas que la desembocadura del Rio Magdalena probablemente adolecía del mismo mal que él había descubierto en el Río Clarles de los Estados Unidos, consistente en que el a guasal se infiltraba en la desembocadura del río por debajo del agua no salobre. Esto hacía que el aguasal actuara como un elec trolito produciendo un sedimento que era llevado en forma de co loide en las aguas fluviales para venir a depositarse en la desem bocadura del río. Los tajamares solo lograrían resolver éste problema si se colocaban más cerca uno de otro, que los 900 me tros que habían sido proyectados, puesto que deberían tener sufi ciente fuerza para contener las aguas marítimas.

La Comoanía Ulen, entre tanto, había seguido adelantando las obras. En 1.930, se habían hecho inversiones en las obras en el orden de los $ 6.500.000 y Colombia se encontraba afectada por el impacto de la depresión económica mundial y los costos de las obras en Bocas de Ceniza, se habían tornado prohibitivas. No es sorprendente, pues, que a finales de 1.930 el gobierno ha ya asumido la responsabilidad del proyecto y cancelado el contra to a la Ulen.

En 1.933 el gobierno firmó un contrato con Robert H. Parrish, quien actuaba como representante de la Compañía del Puerto Ter minal de Barranquilla de la "Raimond Concrete Pile Company" de New Jersey, y de la "Winston Brothers Company of Minesso tta". Estas firmas se hacían responsables por la canalización de Bocas de Ceniza y la construcción del Puerto Marítimo y Fluvial de Barranquilla, por un total de US$ 2.500.000.oo y dicha firma se encargaría de la administración por contrato de concesión has ta que el gobierno pagara el valor total de la obra. Los trabajos se ejecutaron en base al proyecto, un poco modificado, de Black and Stewart.

El 28 de mayo de 1.935 el barco petrolero "Talarite" de 8.000 to neladas y 24 piés de calado atravesó Bocas de Ceniza para seguir

rumbo al muelle de Barranquilla y regresar al día siguiente. Es to fue un acontecimiento importante, pero la alegría no fue dura dera pues en los días 29 y 30 de agosto del mismo año se produjo un deslizamiento submarino que arrastró no solamente el banco de arena sino tambien parte de los tajamares, desapareciendo los últimos 484 metros de tajamar occidental y ampliándose la profundidad a 50 piés en la desembocadura.

En ésta época la supervigilancia de los trabajos era prestada por la firma inglesa "Sir Alexander Gibb & Partners", quienes tuvie ron todavía a su cargo la construcción de la primera etapa de un puerto en la orilla izquierda del río, a inmediaciones de Barran quilla, para el servicio de buques marítimos y tambien para el de buques fluviales destinados al transporte por el Río Magdalena, consistente en un muelle marginal de 300 metros, bodegas, edifi cios, carreteras de acceso, equipos para manejo de carga, faros, luces y señales de navegación del río y en Bocas de Ceniza, la destrucción parcial de los tajamares por el deslizamiento del ano 1.935 trajo como consecuencia que el gobierno celebrara un nuevo contrato para ejecutar obras adicionales en 1.939. A partir de ès ta fecha han sido varios los contratos celebrados y los estudios realizados para el mejor acondicionamiento de Bocas de Ceniza, hasta que a finales de 1.949 el gobierno compró a una firma neo

yorquina una draga de succión, o sea la "Draga Barranquilla", con el fin de dragar permanentemente el canal de acceso al Terminal de Barranquilla para permitir la entrada a dichos muelles de barcos de gran calado, lo que se consiguió en gran parte.

La administración había pasado de autoridades locales, algunas veces a cargo de los Gobiernos Departamentales y otras de particulares, a un sistema totalmente centralizado en la antigua Dirección General de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras Públicas. Esta situación fue superada, por último con una concepción moderna de administración pública, mediante la creación de la actual Empresa Puertos de Colombia.

Recordemos que la actividad portuaria en Barranquilla se inició con el Muelle de Puerto Colombia, en 1.888, bajo la administración de la Compañía "The Barranquilla Railway & Pier Co. Ltda.", hasta 1.924 fecha en que los Ferrocarriles Nacionales asumieron su manejo hasta 1.941.

La Wiston Bross & Cía y la Raymond Concrete Pile Co. constituyeron el actual Muelle de Barranquilla y lo explotaron mediante contrato de concesión desde 1.937 a 1.941, cuando pasó a ser administrado por la Dirección General de Navegación y Puertos del

Ministerio de Obras Públicas, hasta el 1o. de julio de 1.961, cuando inició operaciones la Empresa "Puertos de Colombia".

3 PUERTO MARITIMO DE BUENAVENTURA

La Costa del Pacífico, al cambiar de dirección cerca a Buenaventura, forma la llamada Bahía del Chocó que se prolonga hasta el interior en Punta Soldado por la Bahía de Buenaventura constituída por un canal de entrada de 10 kilómetros de largo, en dirección suroeste-noroeste, dividió después en varios canales menores. El canal de entrada en Punta Soldado tiene 20 metros de profundidad y 2.000 metros de anchura.

Inmediatamente al noroeste de la entrada de Punta Soldado-La Bocana, se amplía la bahía manteniéndose el canal principal con su ancho original, prolongado a ambos lados por zonas de poca profundidad, mientras que el ancho en la entrada de Punta Soldado está bien definida por las tierras altas de ambas orillas, más hacia el interior el ancho varía entre 3.400 metros en aguas bajas y más de 5.000 metros en marea alta. En esta zona interior las orillas se distinguen solamente por los manglares.

A unos 10 kilómetros de Punta Soldado, en la sección transversal Delicias Arena, el canal se angosta bruscamente a 2.000 metros y se divide en dos: el Canal de las Delicias de un ancho de 200 metros y el Canal Principal de 2.100 metros. Ambos canales se unen en madera formando la Isla de las Delicias.

Más allés de Punta Arena se forma un lago triangular de unos 90 kilómetros cuadrados de superficie, cuya parte oriental consiste en zonas planas cenagosas cubiertas de manglares e intercepta das por algunos caños de marea.

Cerca del vértice norte del triángulo, el Canal Principal se divi de en el Canal de Pichirón, que sigue dirección noroeste y un ra mal en dirección este. Sobre el canal, hacia el lado sur se en cuentra el Puerto de Buenaventura.

Se han efectuado dragados para el acceso al Terminal, entre ellos se cuenta el ejecutado por la "American Navey Nautical Chart " en 1.909 y en 1.930.

En 1.937 se construyó un muelle, hoy llamado "Muelle Viejo" hacia el oeste, con una longitud de 150 metros y 40 metros de an cho, está conectado a la isla por dos malecones de estructura de

concrero. Estos muelles fueron administrados por el Departamento del Valle hasta 1.933 cuando su operación pasó a los Ferrocarriles Nacionales hasta 1.957 en donde asumió su administración la Dirección General de Navegación y desde 1.961 por Puertos de Colombia.

Buenaventura había tenido un papel muy limitado hasta bien entrado el siglo XX y no tenía instalaciones portuarias adecuadas ni equipo para el manejo de carga. El escollo principal, sin embargo, era la falta de comunicaciones para salir del puerto.

Había, claro está, una carretera descubierta, impasable durante la época lluviosa, y una vía férrea sencilla que llegaba hasta las ciudades del Departamento del Valle del Cauca pero no hasta Bogotá. La ausencia de buenas facilidades de transporte era motivo permanente de absurdas acumulaciones. Es así, como éste puerto tan importante sobre la costa Pacífica colombiana se vió en el abandono por muchos años.

La entrada a la Bahía de Buenaventura se hace a través de una amplia zona limitada al norte por el risco Punta de Piedra y al sur con los bajos de 18 piés, siguiendo un talveg natural o barra que se inicia en la boya No. 1 para continuar luego por el alineamiento

marcado por las demás boyas hasta llegar a la zona portuaria, en longitud de 28 kilómetros. Hay 11 boyas en todo el recorrido hasta llegar al sector portuario, que se refiere a la zona de operaciones portuarias propiamente dichas, frente al Muelle Viejo.

La zona costera al sur de Buenaventura y de la bahía, con un ancho aproximado de 10 kilómetros, está formada sin embargo de estuarios de ríos y de marea interceptados por gran número de caños. Esta área baja, que se inunda dos veces al día por la marea, comprende, en su mayor parte, suelos con alto contenido de materia orgánica cubiertos de bosques de marea, el resto está cubierto por caños, lino y arena.

Los alrededores de Buenaventura tienen un clima tropical con temperatura media de 25°C y lluvia y humedad muy altas. Con las zonas bajas de bosque tropical y de mareas el clima es pesado y sofocante.

Buenaventura es el centro de la pesca de camarones de la Costa Pacífica colombiana y el de su exportación.

Una de las primeras obras realizadas por Puertos de Colombia fue la construcción de un nuevo muelle de 700 metros de longitud

para carga general, un muelle para líquidos a granel y varias bodegas. Estos muelles están construídos por una estructura abierta de vigas y placas de concreto reforzado sobre pilotes del mismo material. La zona antigua occidental del muelle, tiene un ancho de 20 metros; detrás de este muelle comienza el relleno soportado por un tablestacado de concreto.

En este Terminal tambien existe un muelle petrolero que consiste en una plataforma de concreto, construída sobre pilotes de concreto, conectada a tierra por un malecón estrecho de madera. La plataforma mide 18.30 metros por 9.15 metros y el malecón, sobre ella van tres tuberías de 12.3/4", 10,3/4"y de 4, 1/4"de diámetro, tienen una longitud de 1.250 metros.

A ambos lados de la plataforma simétricamente con respecto al centro, hay un poste de amarre grande y uno pequeño que permiten absorber los esfuerzos de los barcos que atracan a éste muelle sin que los soporte la plataforma. Hoy este puerto cuenta con grandes facilidades portuarias que actualmente es el más importante del país por donde se moviliza el 40% de la carga nacional e internacional.

4. PUERTO MARITIMO DE TUMACO

El Puerto Terminal de Tumaco se encuentra situado al sur de la Costa Pacífica colombiana en el Departamento de Nariño y loca lizado al suroeste de la rada del mismo nombre en la Isla del Mo rro.

Como es sabido, el 31 de enero de 1.906 se registró, principal mente en Tumaco y su bahía, un fuerte terromoto de intensidad III, con epicentro 81-W-1-ON (Océano Pacífico) el que fue segui do por un tsunami o sea por una serie de ondas marinas, una de las cuales llegó media hora después del terremoto y otra 20 minu tos más tarde, con una altura hasta de 5 metros a lo largo del li toral, afortunadamente coincidieron con el reflejo, no obstante lo cual, se produjo un notable y súbito cambio en la costa y en los fondos de la bahía. Posteriormente se han venido presentando mo dificaciones en la configuración del fondo hacia el norte y oeste del Morro. Por su posición geográfica, desde el estero de Boca grande se encuentra afectada por la corriente de Humboldt, lo que se propaga de sur a norte, y por la contracorriente ecuatorial. En este sector la plataforma continental con profundidad de 200 bra zas, se encuentra a una distancia de 20 kilómetros de la Isla del Morro.

Al Puerto de Tumaco se llega entrando por la rada de Tumaco en

dirección 130°C hacia el "Faro", hasta llegar al sitio de fondeadero de profundidad aproximada de 60 brazas, a una distancia del "Faro" de 3.5 millas y a una milla de la boya No. 1, se sigue después el alineamiento demarcado por las boyas que se inician con una dirección suroeste para seguir norte-sur aproximadamente y cambiar luego a sur-oeste y describir después una curva amplia para llegar al puerto. El canal de acceso a estos muelles es de 6.200 metros o sea 3.35 millas aproximadamente.

El acceso al puerto es limitado para naves de gran calado por la presencia de bancos de arena y de una barra fuera del muelle. El muelle internacional tiene una longitud de 310 metros por 15 de ancho, el cual está localizado en la costa este de la Isla del Morro. Consiste en una losa de concreto reforzado soportada por pilotes del mismo material. Este atracadero fue construído en 1948. El área portuaria detrás del muelle está formado por un relleno de arena retenido por un tablestacado de concreto en la parte posterior del muelle.

CAPITULO III

III FUNDAMENTOS LEGALES DE LA AUTORIDAD MARITIMA Y PORTUARIA

El Decreto Ley 3183 de 1.952 creó la Dirección de Marina Mercante Colombiana como una dependencia del Comando de la Armada Nacional, Ministerio de Defensa Nacional, destinada a velar por las normas legales y técnicas de la Marina Mercante del País.

Años después, en 1.971, y en virtud de autorizaciones de la Ley 7a. de 1.970, se dictó el Decreto 2349 que creó la Dirección General Marítima y Portuaria (Dimar), en reemplazo de la Dirección de Marina Mercante Colombiana, y reglamentó nuevamente toda la materia, continuando con la misma dependencia que ésta tenía y con los siguientes objetivos: la Dirección de la Marina Mercante, la investigación marítima y la regulación y control del transporte marítimo internacional y de cabotaje (navegación costanera), como tambien de los puertos del país.

El artículo 12 del Decreto Ley 2349 de 1.971, establecía que DI MAR y sus dependencias ejercían funciones y atribuciones en las aguas interiores, espacios marítimos jurisdiccionales, plataforma continental, ríos limítrofes navegables, costas, riberas y Puertos de la República. Para efectos del citado Decreto, se consideraba que aguas interiores eran aquellas compendidas entre la línea de baja mar a lo largo de la costa, y las líneas de base recta entre las cuales se mide el mar territorial.

Posteriormente, en el año 1.984, y por mandato de la Ley 19 de 1.983, se dicta el Decreto 2324 del 18 de septiembre del año de 1.984, por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima y Portuaria (Dimar).

Actualmente continúa siendo una dependencia del Ministerio de Defensa, agregada al Comando de la Armada Nacional.

Por otra parte el nuevo Código de Comercio de Colombia en su libro V, primera parte, dispone que la autoridad marítima se regirá en todo lo que no contraríe el dicho código, por las orgánicas de la Marina Mercante Colombiana y las disposiciones reglamentarias de ésta (art. 1431).

Sobre las actividades marítimas y la autoridad marítima, el mencionado Código de Comercio, dice textualmente:

Artículo 1429: "Se consideran actividades marítimas todas aquellas que se efectúan en el mar territorial, zonas adyacentes, suelo y subsuelo pertenecientes a la plataforma continental y en las costas y puertos de la república, relacionadas con la navegación de altura, cabotaje, de pesca y científica, con buques nacionales y extranjeros, o con la investigación y extracción de los recursos del mar y de la plataforma".

Por su parte el Decreto 2324 del 18 de septiembre de 1.984, en su artículo 3o. establece: "Para los efectos del presente Decreto se consideran actividades marítimas las relacionadas con:

1) La señalización marítima
2) El control del tráfico marítimo
3) Las naves nacionales y extranjeras y los artefactos navales
4) La navegación marítima por nave y artefactos navales
5) La Marina Mercante y el Transporte Marítimo
6) Las comunicaciones marítimas
7) La construcción, operación y administración de instalaciones portuarias.
8) La utilización, protección y preservación de los litorales
9) La investigación científica marina en todas sus disciplinas

10) Los sistemas de exploración, explotación y prospección de los recursos naturales del mundo marino.

11) La búsqueda y extracción o recuperación de antiguedades ó tesoros náufragos.

12) La recreación y el deporte náutico marinos

13) La búsqueda y salvamento marítimos

14) La conservación, preservación y protección del medio ma r rino.

15) La colocación de cualquier tipo de estructuras, obras fijas o semifijas en el suelo o en el subsuelo marinos.

16) El servicio de pronósticos del mar y de tiempo

17) Los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica

18) La administración y desarrollo de la zona costera

19) Los astilleros y construcciones navales

20) Otros usos y aprovechamientos del medio marino"

Artículo 1430: "La autoridad marítima nacional estará constituí dá por la Dirección de Marina Mercante y sus diferentes depen dencias, la cual ejercerá sus funciones y atribuciones en los puer tos y mar territorial en lo relativo a la vigilancia, control y cum plimiento de las normas relacionadas con las actividades marítimas".

"La autoridad marítima en cada uno de los puertos colombianos se ejercerá por el respectivo capitán de puerto o quien haga sus veces. Los demás funcionarios públicos que ejerzan funciones diferentes en los puertos marítimos y fluviales, deberán colaborar con la autoridad marítima y en caso de colisión, decidirá el capitán de puerto".

Creemos conveniente advertir que el nuevo Código de Comercio, Decreto No. 410 de 1.971, fue expedido el 27 de marzo de ese mismo años, y publicado en el Diario Oficial No. 33.394 del 16 de junio de 1.971, y que el Decreto No. 2349 de 1.971, fue expedido con posterioridad a aquel, el 3 de diciembre de 1.971, y publicado en el Diario Oficial No. 33.519 de febrero 15 de 1.972: Tal la razón para que el Código de Comercio se refiera todavía a la Marina Mercante Colombiana, como se llamaba la entidad al momento de su expedición, y no a la Dirección General Marítima y Portuaria, organismo que sustituyó a aquella en los términos del artículo 1o. del Decreto 2349 de 1.971, y que actualmente prevalece en el Decreto 2324 de 1.984.

Al ser expedido éste último decreto posteriormente al Código de Comercio, sus normas prevalecen sobre las de éste en materia de autoridades marítimas y competencias, tratándose de normas de la misma jerarquía.

CAPITULO IV

IV DIRECCION GENERAL MARITIMA Y PORTUARIA

1 SU OBJETO

La Dirección General Marítima y Portuaria (Dimar), es la Autoridad Marítima Nacional que ejecuta la política del gobierno en materia marítima y tiene por objeto la regulación, dirección, coordinación y control de las actividades marítimas, y la promoción y estímulo del desarrollo marítimo en Colombia.

2 JURISDICCION

La Dirección General Marítima y Portuaria, ejerce su jurisdicción hasta el límite exterior de la zona económica exclusiva, en las siguientes áreas: aguas interiores marítimas (que se siguen considerando como aquellas comprendidas entre la línea de baja mar a lo largo de la costa y las líneas de base recta entre las cuales se mide el mar territorial), incluyendo canales intercostales

y de tráfico marítimo; y todos aquellos sistemas marinos y fluviomarinos; mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, lecho y subsuelo marinos, aguas suprayacentes, litorales, incluyendo playas y terrenos de baja mar, puertos del país situados en su jurisdicción; islas, islotes y cayos y, sobre los siguientes ríos.

- RIO MAGDALENA: Desde la desembocadura en Bocas de Ceniza hasta 27 kilómetros aguas arriba.

- RIO GUAINIA: Desde el raudal Venado en el Alto Guainía hasta la Piedra del Cocuy en el Río Negro.

- RIO AMAZONAS: Desde la Boca Quebrada San Antonio hasta la Boca Atacuarí.

- RIO ORINOCO: Desde Puerto Carreño hasta la desembocadura del Río Guasacabí en el Atabapo.

- RIO MITA: Desde Puerto Carreño hasta la desembocadura del Caño de la Virgen cerca a la Isla Manatí.

- RIO ARAUCA: Desde Montañita hasta la desembocadura del Bra

zo Bayonero siguiendo el límite con Venezuela.

- RIO PUTUMAYO: Desde los límites con Brazil hasta Puerto Asis, siguiendo el límite con el Perú y Ecuador.

- RIO VAUPES: Desde Mitú hasta los límites con el Brazil.

- RIO SINU, ATRATO, PATIA Y MIRA: Desde un (1) kilómetro antes de la iniciación de sus deltas incluyendo sus desemboca duras en el mar.

- CANAL DEL DIQUE: En el trayecto que une sus desembocadu ras en la Bahía de Cartagena hasta la desembocadura en la Ba hía de Barbacoas.

En virtud de los derechos del país como Estado del Pabellón, la Dirección General Marítima y Portuaria ejerce jurisdicción so bre los artefactos navales y buques, más allá del límite exterior de la zona económica exclusiva.

Las costas de la nación y las riberas del sector de los ríos de su jurisdicción en una extensión de cincuenta (50) metros medidos desde la línea de la más alta marea y más alta creciente hacia

adentro, están sometidos a la Dirección General Marítima y Portuaria.

La Ley 10 de 1.978, llamada Ley del Mar, establece las áreas de jurisdicción del Estado Colombiano, con conceptos que desea mos explicar brevemente y que consideramos son de suma importancia. Colombia ejerce soberanía total en el Mar Territorial que comprende 12 millas marítimas a partir de la línea de baja marea; esta soberanía la ejerce en igual forma en el resto del Territorio Continental, pues ésta área es parte integral del país. En las 188 millas medidas a partir del límite exterior del Mar Territorial ó Zona Económica Exclusiva, el Estado ejerce jurisdicción y derechos de soberanía para efectos de explotación, conservación y administración de los recursos naturales vivos y no vivos del lecho y subsuelo de las aguas suprayacentes; tambien se ejerce jurisdicción sobre investigación científica y preservación del medio marítimo.

Sobra decir que al reivindicar Colombia las 200 millas de Zona Económica Exclusiva y al hacer la delimitación de las áreas marinas y submarinas con los países vecinos, la responsabilidad para controlar y cuidar éste nuevo e inmenso patrimonio recae exclusivamente en nuestra Armada Nacional. Son zonas extensas, ricas

en recursos naturales renovables y no renovables, muy poco ex plotadas y casi inexploradas y por añadidura en dos océanos dife rentes.

CAPITULO V

V FUNCIONES Y ATRIBUCIONES DE LA DIRECCION GENERAL MARITIMA Y PORTUARIA (DIMAR)

De acuerdo a lo estipulado por el artículo 5o. del Decreto Ley 2324 de 1.984, la Dirección General Marítima y Portuaria (Dimar) tiene las siguientes funciones:

1o.- Asesorar al gobierno en la adopción de políticas y programas relacionados con las actividades marítimas y ejecutar las dentro de los límites de su jurisdicción.

2o.- Dirigir, regular, controlar y promover el desarrollo de la Marina Mercante, la investigación científica marina y el aprovechamiento de los recursos del mar.

3o.- Coordinar con la Armada Nacional el control del tráfico marítimo.

4o.- Instalar y mantener el servicio de ayudas a la navegación, efectuar los levantamientos hidrográficos y producir la cartografía náutica nacional.

5o.- Regular, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación en general, la seguridad de la vida humana en el mar, la búsqueda y salvamento marítimos y fijar la dotación del personal para las naves.

6o.- Autorizar la operación de las naves y artefactos navales en aguas colombianas.

7o.- Regular, autorizar y controlar la adquisición, construcción, reparación, alteración, mantenimiento, utilización, desaguace y venta de naves y artefactos navales. Para estos efectos podrá exigir que las naves que se proyecten construir, tengan las características recomendadas por la Armada Nacional por razones de defensa.

8o.- Regular, autorizar y controlar las actividades relacionadas con el arribo, atraque, maniobra, fondeo, remolque y zarpe de las naves y artefactos navales; practicar la visita de recepción a puerto colombiano a las naves y artefactos

navales a través de las capitanías de puertos.

9o.- Regular, efectuar y controlar la inscripción, registro, inspección, clasificación, matrícula y patente de las naves y artefactos navales.

10o.- Fomentar, autorizar y supervisar la organización y funcionamiento de los astilleros, talleres y demás instalaciones para la construcción, reparación y mantenimiento de naves y artefactos navales e inscribirlos como tales.

11o.- Autorizar, inscribir y controlar el ejercicio profesional de las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas en especial las de practicaje, remolque, agenciamiento marítimo corretaje de naves y de carga, portuarias, estiba, dragado, clasificación, reconocimiento, salvamento, buceria y comunicaciones marítimas y expedir las licencias que correspondan.

12o.- Asesorar al gobierno en la regulación y control de los centros de formación, capacitación y entrenamiento de la gente de mar, sus planes y programas e inscribir y expedir las licencias profesionales a sus egresados; expedir las

licencias a los peritos en las distintas actividades profesio nales marítimas e inscribirlos como tales.

13o.- Regular, dirigir y controlar las actividades del transporte marítimo, internacional y de cabotaje, público o privado; asignar, modificar o cancelar rutas y servicios y estable cer las condiciones para la prestación de los mismos.

14o.- Autorizar los acuerdos, convenios y asociaciones que pro yecten realizar los armadores colombianos y cancelar la autorización cuando, a juicio de la autoridad marítima, sea lesiva a los intereses nacionales.

15o.- Autorizar el arrendamiento o fletamento de naves y artefac tos navales colombianos y extranjeros.

16o.- Aprovechar el ingreso de los armadores colombianos a las conferencias marítimas y, registrar su representación, re glamentos, tarifas y recargos.

17o.- Autorizar las tarifas de fletes para transporte marítimo in ternacional, de cabotaje y las tarifas de pasajeros para em barcaciones de turismo.

18o.- Autorizar la aplicación de la reserva de carga y conceder el levantamiento de la misma.

19o.- Aplicar, coordinar, fiscalizar y hacer cumplir las normas nacionales e internacionales tendientes a la preservación y protección del medio marino.

20o.- Regular y controlar la exploración de antiguedades y teso ros náufragos; autorizar y adelantar los trâmites de cele bración y perfeccionamiento de los contratos de extracción o recuperación correspondientes.

21o.- Regular, autorizar y controlar las concesiones y permisos en las aguas, terrenos de baja mar, playas y demás bienes de uso público de las áreas de su jurisdicción.

22o.- Regular, autorizar y controlar la construcción y el uso de islas y estructuras artificiales en las áreas de su jurisdic ción.

23o.- Regular, autorizar y controlar la construcción de puertos y muelles públicos y privados y la operación de los mismos de conformidad con las normas vigentes.

24o.- Establecer las zonas de fondeo de naves y artefactos navales.

25o.- Fijar las tarifas por concepto de prestación de servicios conexos y complementarios con las actividades marítimas.

26o.- Autorizar y controlar los trabajos de dragados, relleno y demás obras de ingeniería oceánica en los terrenos de baja mar, playas y demás bienes de uso público de las áreas de su jurisdicción.

27o.- Adelantar y fallar las investigaciones por violación a las normas de Marina Mercante, por siniestros marítimos, por violación a las normas de reserva de carga, por contaminación del medio marino y fluvial de su jurisdicción, por construcciones indebidas o no autorizadas en los bienes de uso público y terrenos sometidos a la jurisdicción de la Dirección General Marítima y Portuaria, por violación a otras normas que regulan las actividades marítimas e imponer las sanciones

28o.- Asesorar al gobierno sobre acuerdos, convenios y tratados internacionales en materia marítima y velar por su ejecución.

29o.- En general, desarrollar las actividades y programas que se relacionen con el objeto y fin de la Dirección General Marítima y Portuaria.

CAPITULO VI

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA
Biblioteca del Congreso

VI DIRECCION Y ADMINISTRACION DE LA DIMAR

1 DIRECCION GENERAL

El Director General Marítima y Portuario tendrá a cargo la Dirección y administración de la de la Dirección General Marítima y Portuaria.

2 NOMBRAMIENTO DEL DIRECTOR GENERAL

Para ser nombrado Director General Marítimo y Portuario se requiere ser oficial de Insignia de la Armada Nacional, esto es, ostentar el grado de Contraalmirante, Vicealmirante ó Almirante, en el momento de la designación.

3 FUNCIONES DEL DIRECTOR GENERAL

Son funciones del Director General Marítimo y Portuario las siguientes:

1o.- Dirigir las actividades de la Dirección General Marítima y portuaria y el funcionamiento de sus dependencias y personal con sujeción a la Ley, los Decretos y Reglamentos; vigilar el cumplimiento del presente Decreto y normas concordantes y firmar las resoluciones o fallos y demás documentos que le correspondan de acuerdo con sus funciones.

2o.- Adoptar los planes y programas de la Dirección General Marítima y Portuaria y dirigir su ejecución.

3o.- Expedir los actos y realizar las operaciones para el cumplimiento de las funciones de la Dirección General Marítima y Portuaria, conforme a las disposiciones legales y estatutarias.

4o.- Dirigir las actividades económicas de la Dirección General Marítima y Portuaria de acuerdo con la Ley y demás disposiciones aplicables.

5o.- Imponer las multas o sanciones contempladas por la Ley, los Decretos, o las reglamentaciones especiales de la Dirección General Marítima y Portuaria y conocer por vía de apelación de las que impongan los capitanes de puerto.

6o.- Conocer y fallare n segunda instancia de los procesos por accidentes o siniestros marítimos.

7o.- Dictar las reglamentaciones y determinar los procedimien tos internos necesarios para el cumplimiento de los objeti vos y funciones de la Dirección General Marítima y Portua ria.

8o.- Rendir informe sobre el estado de ejecución de los progra mas que corresponden a la Dirección General Marítima y Portuaria, al Ministro de Defensa Nacional a través del Co mandante de la Armada.

9o.- Representar a la nación en los foros y conferencias interna cionales relacionadas con las actividades marítimas y reco mendar al gobierno la designación de expertos que deban participar en las mismas.

10o.- Las demás que le señale la Ley y las que refiriéndose a la marcha de la Dirección General Marítima y Portuaria no estén expresamente atribuídas a otra autoridad.

4 FUNCIONARIOS DE LA DIRECCION

Todos los funcionarios de la Dirección General Marítima y Portuaria deben obrar conforme a la política gubernamental del respectivo sector y al interés público que representa el organismo y tendrán la obligación de cumplir u hacer efectivos los reglamentos dictados por el Director General Marítimo y Portuario.

Las disposiciones, reglas y demás instrucciones que expida el Director General Marítimo y Portuario para su aplicación y cumplimiento, se denominan reglamentos. Mientras que los actos y decisiones que constituyan actos administrativos frente a terceros y que sean expedidos en ejercicio de las funciones a él designadas, se llaman resoluciones.

CAPITULO VII

VII ESTRUCTURA ORGANICA DE LA DIMAR

La Dirección General Marítima y Portuaria tiene de acuerdo al Decreto Ley 2324 de 1.984 la siguiente estructura orgánica:

1.- Director General

2.- Secretaria General

3.- Oficina Jurídica

4.- Oficina de Planeación

5.- División de Litorales e Investigaciones Marinas

6.- División de Transporte Marítimo

7.- División de Gente y Naves

8.- División Administrativa

9.- Oficinas Regionales y Seccionales. Dentro de las cuales se encuentran:

a.- Las Capitanías de Puerto de Primera

b.- Las Capitanías de Puerto de Segunda Categoría

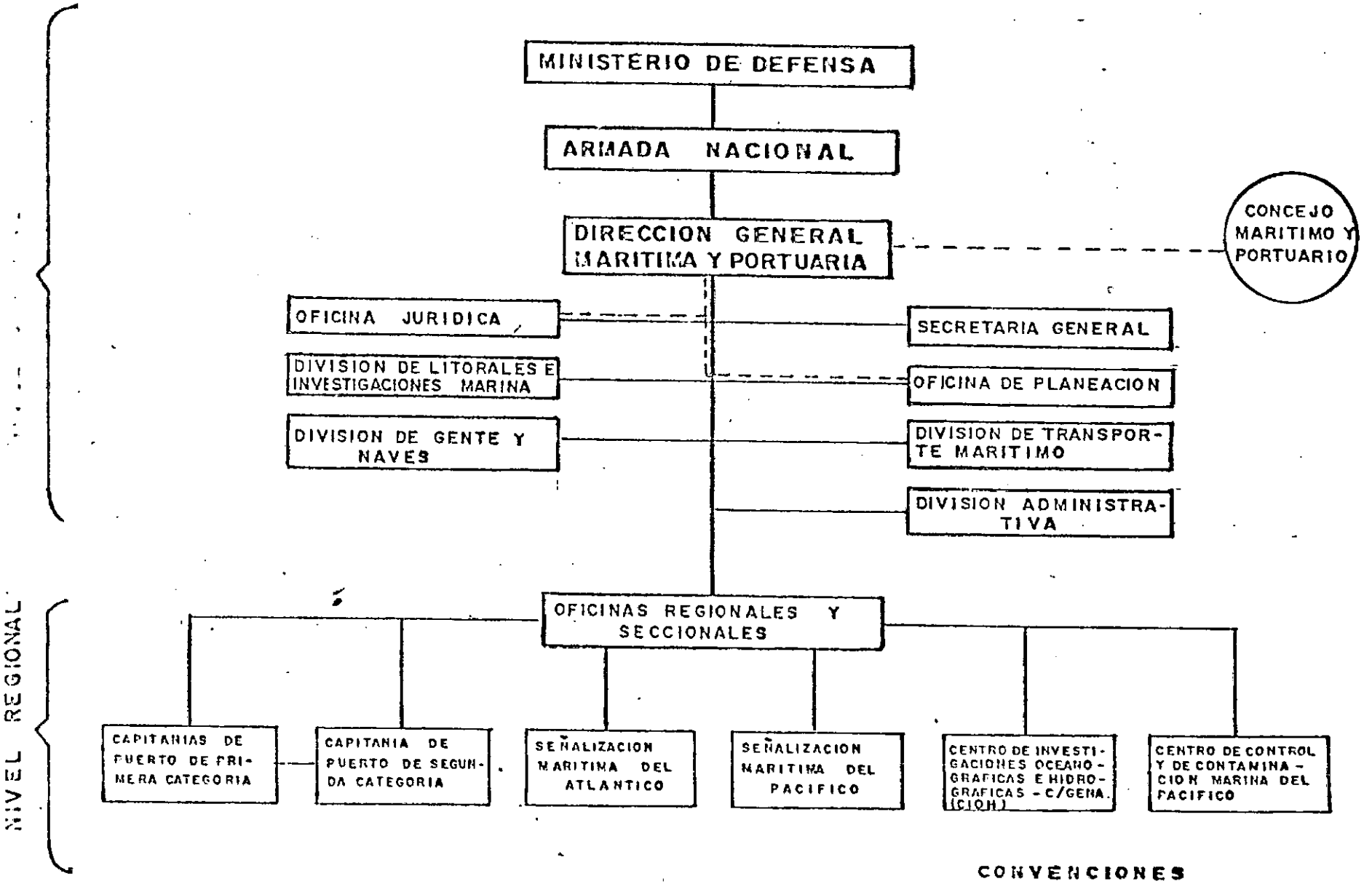
c.- Señalización Marítima del Atlántico

d.- Señalización Marítima del Pacífico

e.- Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográfi cas de Cartagena (CIOH)

f.- Centro de Control de Contaminación Marina del Pacífi co en Tumaco

Para una mejor comprensión hemos desarrollado el siguiente Diagrama . (figura siguiente hoja)


MINISTERIO DE DEFENSA
ARMADA NACIONAL
DIRECCION GENERAL MARITIMA Y PORTUARIA
CONCEJO MARITIMO Y PORTUARIO
OFICINA JURIDICA
SECRETARIA GENERAL
DIVISION DE LITORALES E INVESTIGACIONES MARINA
OFICINA DE PLANEACION
DIVISION DE GENTE Y NAVES
DIVISION DE TRANSPORTE MARITIMO
DIVISION ADMINISTRATIVA
OFICINAS REGIONALES Y SECCIONALES
CAPITANIAS DE PUERTO DE PRIMERA CATEGORIA
CAPITANIA DE PUERTO DE SEGUNDA CATEGORIA
SEÑALIZACION MARITIMA DEL ATLANTICO
SEÑALIZACION MARITIMA DEL PACIFICO
CENTRO DE INVESTIGACIONES OCEANOGRAFICAS E HIDROGRAFICAS - C/GENA. (CIOH)
CENTRO DE CONTROL Y DE CONTAMINACION MARINA DEL PACIFICO
NIVEL REGIONAL
CONVENCIONES
Linea de Autoridad y Responsabilidad
Asesoría

CAPITULO VIII

VIII CONCEJO MARITIMO Y PORTUARIO

El Concejo Marítimo y Portuario es un cuerpo de consulta y asesoría, que se encarga del estudio de los asuntos técnicos relacionados con el desarrollo marítimo y portuario que le sean sometidos a su consideración por parte de la Dirección General Marítima y Portuaria y de formular las recomendaciones del caso.

Este concejo se debe reunir por lo menos una vez al mes, y por convocatoria del Director General Marítimo y Portuario cuando lo estime necesario. Para la toma de decisiones se requiere un quorum de la mitad más uno de los miembros que lo constituyen y las recomendaciones serán aprobadas por la mayoría de los concurrentes.

Dicha entidad está integrada por:

1.- El Director General Marítima y Portuaria, quien lo preside

2.- Un delegado permanente del Ministerio de Relaciones Exteriores

3.- Un delegado permanente del Ministerio de Desarrollo Económico

4.- Un delegado permanente del Ministerio de Obras Públicas

5.- Un delegado permanente del INCOMEX

6.- Un representante de los Armadores de Transporte Marítimo Internacional

7.- Un representante de los Armadores de Transporte de Cabotaje

8.- Un representante de los Armadores Pesqueros

9.- Un representante de los Astilleros de la Construcción Naval

10.- Un representante de la Empresa Puertos de Colombia

11.- Un representante de la Comisión Colombiana de Oceano

12.- Un representante de los usuarios del Transporte Marítimo.

48420

CAPITULO IX

IX CAPITANIAS DE PUERTO

1 DEFINICION

Son las dependencias regionales y seccionales de la Dirección General Marítima y Portuaria en los puertos marítimos y fluviales de su jurisdicción, las cuales ejercen las funciones de ésta dentro de su área asignada de acuerdo con la Ley y los reglamentos.

Se encargan de todo lo concerniente al orden y movimiento de las naves y artefactos navales, y en general, de todo lo relacionado a las actividades marítimas desarrolladas dentro de su jurisdicción.

2 CLASES DE CAPITANIAS

Las hay de dos clases, así:

1.- Capitanías de Puerto de Primera Categoría, y

2.- Capitanías de Puerto de Segunda Categoría.

Esta división se hace teniendo en cuenta el grado de importancia que existe entre ambas capitanías.

Las Capitanías de Puerto de Primera Categoría, investigan y fallan en Primera Instancia y tienen una jurisdicción más amplia. Mientras que las Capitanías de Segunda Categoría, están adscritas a las de Primera Categoría, sólo tienen función instructora y su jurisdicción es más reducida.

Dentro de las Capitanías de Puerto de Primera Categoría, podemos señalar la de Cartagena, Barranquilla, Buenaventura, Santa Marta, Tumaco, Turbo, Leticia, Coveña y San Andrés.

De las Capitanías de Puerto de Segunda Categoría, podemos citar la de Puerto Carreño, Providencia, Bahía Solano, San Felipe, Guapi, Inírida, etc.

3 FUNCIONES DE LAS CAPITANIAS DE PUERTO

Son funciones de las Capitanías de Puerto, las siguientes:

1o.- Ejercer la autoridad marítima y portuaria en su jurisdic ción.

2o.- Hacer cumplir las leyes y disposiciones relacionadas con las actividades marítimas y portuarias.

3o.- Conceptuar y tramitar ante la Dirección General Marítima y Portuaria, las solicitudes de licencias, matrículas y pa tentes de navegación.

4o.- Verificar los exámenes para expedir licencias.

5o.- Expedir licencias de navegación para el personal de mar.

6o.- Dirigir y supervisar el servicio de practicaje.

7o.- Autorizar el arribo y zarpe de naves e inspeccionar el fun cionamiento de las mismas.

8o.- Investigar, aún de oficio, los siniestros y accidentes marí timos, las infracciones a las leyes, decretos y reglamentos que regulan las actividades marítimas y la marina mercan te colombiana y, dictar fallos de Primer Grado e imponer

las sanciones respectivas.

9o.- Cumplir las funciones establecidas en el Decreto 978 de 1974.

10o.- Las demás que le señalen la Ley y los Reglamentos.

Por medio del Decreto 978 de 1.974 antes señalado, el señor Presidente de la República de Colombia creó un Comité de Seguridad Portuaria en los puertos de Riohacha, Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Turbo, Buenaventura, Tumaco y Leticia; al igual que una Junta Coordinadora Marítima y Portuaria como una entidad de consulta y asesoría para el capitán de puerto y de coordinación de los organismos públicos que cumplen funciones a nivel portuario.

El Decreto en mención preceptúa como funciones del Capitán de Puerto, además de las ya asignadas, las siguientes:

1o.- Determinar los procedimientos relativos a la colaboración que deben prestar los distintos funcionarios públicos que ejercen las labores en los Puertos de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura, Tumaco y Leticia, con

el fin de facilitar el ejercicio de las facultades de la autoridad marítima.

2o.- Convocar y presidir la Junta de Coordinación Marítima y Portuaria y llevar actas de las reuniones.

3o.- Acoger las recomendaciones de la Junta Coordinadora Marítima y Portuaria.

4 ORGANIZACION DE LAS CAPITANIAS DE PUERTO

Las Capitanías de Puerto tienen la siguiente estructura orgánica:

1.- Secretaría General

2.- Sección Jurídica

3.- Sección Marina Mercante, y

4.- Sección Administrativa.

Cuenta tambien con los siguientes órganos de asesoría y consulta:

1.- Junta de Coordinación Marítima y Portuaria

2.- Junta Administradora de Colpuertos, y

3.- Tribunal de Capitanes

Para mayor comprensión, véase el diagrama de la siguiente hoja.

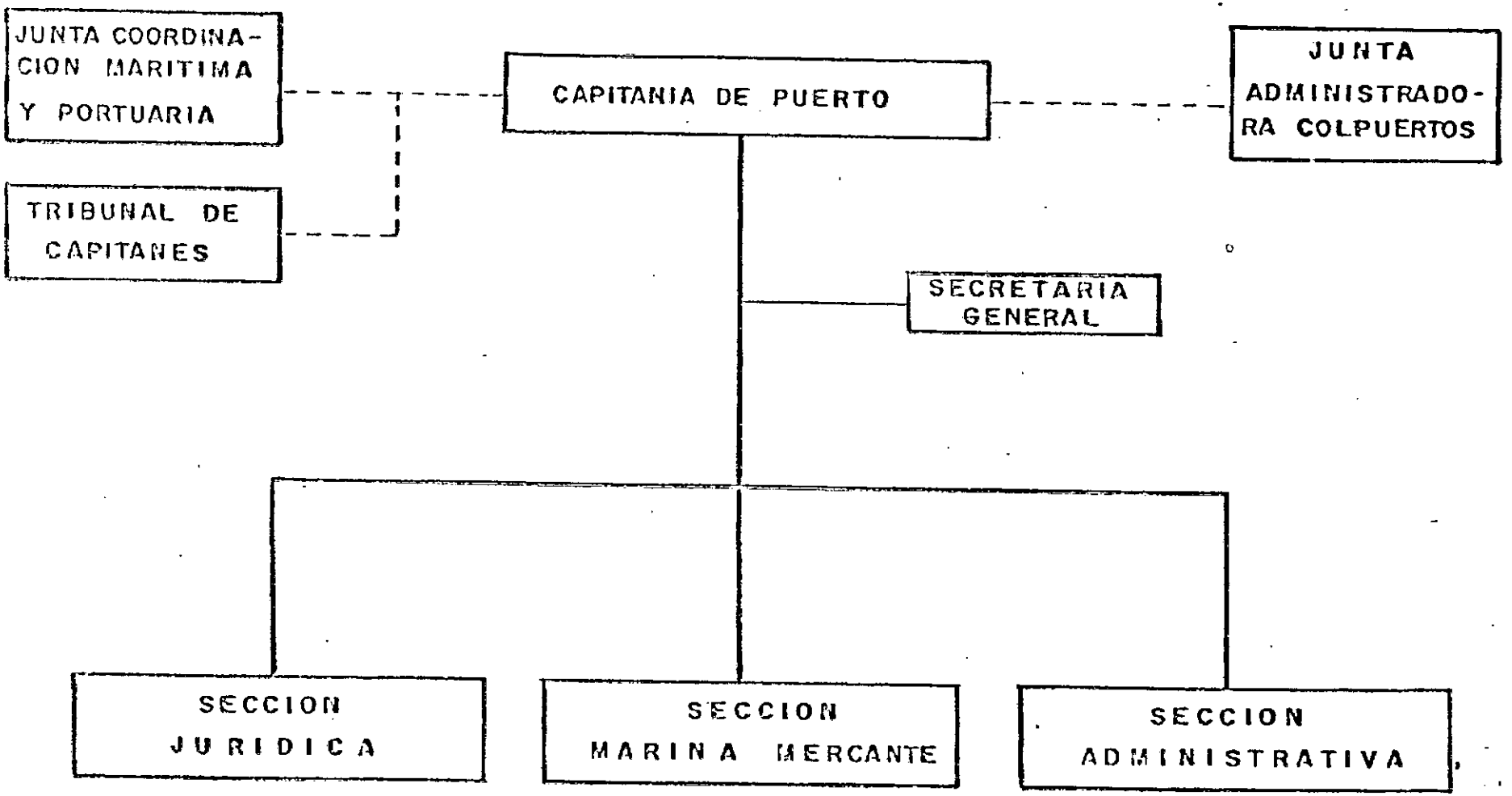

JUNTA COORDINACION MARITIMA Y PORTUARIA
TRIBUNAL DE CAPITANES
CAPITANIA DE PUERTO
JUNTA ADMINISTRADORA COLPUERTOS
SECRETARIA GENERAL
SECCION JURIDICA
SECCION MARINA MERCANTE
SECCION ADMINISTRATIVA

DIAGRAMA N° 2

CAPITULO X

X CAPITANIA DE PUERTO DE CARTAGENA

1 JURISDICCION Y LIMITES

La Capitanía de Puerto de Cartagena, ejerce jurisdicción en el territorio delimitado por la resolución No. 0282-DIMAR de 1.975, así:

Desde Punta Galera	LAT. 10°48'17" N
	LONG. 75°15'38" W
Hasta Punta San Bernardo, e incluye el archipiélago de San Bernardo, excluyendo el canal del Dique.	LAT. 09°42'00" N
	LONG. 75°42'20" W
Línea límite en dirección:	304° 20'

2 LOCALIZACION Y DIRECCION DE LA OFICINA

Las oficinas de la Capitanía de Puerto de Cartagena, tiene n su

sede en el piso 13 del Edificio Banco América Latina, situado en la Avenida Daniel Lemaitre sector de la Matuna, Apartado Aéreo No. 4244.

3 COMUNICACIONES

La Capitanía de Puerto de Cartagena, cuenta con los siguientes medios de comunicación:

a.- Teléfono Local: 43237 y 20139

b.- Microondas : 823259

c.- VHF, canales : 16, 6 y 12

d.- Radioteléfono
SSB : en frecuencias de: 8.222.0 KHz
8.276.5 KHz
12.417 KHz
16.558 KHz
2.068 KHz
2.182 KHz

4 LOCALIZACION DEL PUERTO

Cartagena está situada en la Costa Atlántica Colombiana y su

posición geográfica es de 10°19'N y 75°35' W; su bahía es la más grande y segura de la costa norte de Colombia. La ciudad rodea dicha bahía por el E. y N. y las Islas de Tierra Bomba y Barú por el S. y W. Entre estas dos islas está la entrada a la bafa, de nominada Bocachica aproximadamente a 6 y 3/4 de milla al S-SW de la ciudad.

5 AREAS DE APROXIMACION AL PUERTO

La aproximación al Puerto de Cartagena es clara y cuenta con los siguientes puntos de referencia: por el Sur de la entrada de Bocachica a 12 millas, se encuentra el archipiélago formado por las Islas del Rosario. Al aproximarse al puerto, la profundidad es suficiente para naves de cualquier calado. A 1 milla de la en trada está localizada la boya de mar, a donde deben aproximarse todas las naves que arriben al puerto. En este sitio se toma el práctico para la entrada.

6 DESCRIPCION GENERAL DE LA BAHIA Y DEL PUERTO

La Bahía de Cartagena es amplia y de forma irregular, ofrecien do un excelente abrigo para las embarcaciones.

La longitud aproximada de la bahía es de 9 millas y tiene un ancho

medio de 4 millas. Las puntas de Castillogrande y Manzanillo di viden la bahía en interna y externa. La bahía es bastante profunda, capaz de recibir naves de cualquier calado, únicamente limitadas por el calado permisible para entrar a la bahía (38 1/2) piés. La bahía interna permite el fondeo de buques hasta de 40 piés de calado. Existen numerosas y buenas ayudas para la navegación.

Desde larga distancia se observa el cerro de la Popa, una colina de 155.6 metros (511) piés de altura, con un viejo convento que es iluminado en las horas de la noche; la colina está a 1 milla al E. de la ciudad.

La parte más alta de la Isla de Tierra Bomba, tiene 84.4 metros (227) piés donde está colocado el faro.

7 AREAS Y SERVICIOS DE PILOTAJE

El servicio de pilotos es obligatorio para los buques mercantes. Los pilotos abordan las naves tanto de día como de noche, en una lancha a la entrada de Bocachica, en la boya de mar. El pedido de piloto se efectúa por el canal 16 de VHF, o en su defecto con una señal del Código Internacional de Señales o tambien por señales de pito o sirena, usando 4 pitadas para los buques tanques y 3 para los de carga y pasajeros.

Hay remolcadores disponibles para asistir a los buques en su entrada, atraque o zarpe.

Los avisos de notificación pidiendo práctico deben hacerse 48 horas antes de la llegada, o 4 horas antes del zarpe del buque. La hora de llegada debe confirmarse con 12 horas de anticipación y puede modificarse o cancelarse con no menos de 6 horas de anticipación.

La estación de prácticos de Bocachica está situada en la Isla Draga, al "E" del fuerte de San José; es una casa de color verde claro, con techo de tejas rojas; cuenta con servicio de radioteléfono VHF permanentemente en escucha, en canal 16, y dispone de canal 11 adicionalmente; el servicio de practicaje se presta las 24 horas del día durante todos los días del año.

8 CANALES NAVEGABLES

El canal de la entrada al puerto tiene una profundidad, de 11.9 metros (39) piés. La aproximación a esta entrada es profunda y clara. La navegación al interior de la bahía se puede hacer por 2 canales muy amplios y seguros.

9 AREAS DE FONDEO

Existen buenos lugares para el fondeo dentro de la bahía; los si tios disponibles están demarcados en las cartas náuticas núme ros Col-262, Col-260 y Ho 24505; la profundidad de los mismos es bastante considerable; (hasta 38 piés de calado en la actuali dad). Gran parte del fondo de la bahía es lodo.

Hay un área de fondeo exclusiva para los buques de la Armada, la cual está localizada al "E" de la Base Naval y al "N" de pun ta Castillogrande (bahía interna).

10 NAVEGACION Y VELOCIDADES DENTRO DE LA BAHIA

La velocidad de entrada y salida por el canal de Bocachica no pue de sobrepasar la mínima posible que le permita al buque manio brar, y a la vez evitar que el oleaje dañe las embarcaciones que se encuentran en el pueblo de Bocachica; la velocidad dentro de la bahía no puede ser mayor de 14 nudos.

11 LIMITACION DE RUTAS NAVEGABLES

Como medida de prevención ecológica y de protección al medio

ambiente marino, por requerimiento del Instituto Nacional de los Recursos Naturales Renovables y del Ambiente "INDERENA" y mientras la Autoridad Marítima y Portuaria superior no disponga lo contrario, la navegación de buques de remolques de combustible, de buques pesqueros y de cabotaje mayor, queda prohibida por el canal navegable que existe en el parque nacional natural "Los Corales del Rosario" entre Isla Arena, Isla Grande y Barú.

Los dueños, armadores o empresas marítimas, instruirán a los Capitanes de las naves para que se cumpla esta disposición; su violación acarreará problemas legales con la Marina Mercante Colombiana, sin perjuicio de la acción punible que el INDERENA ejerza por infracción a sus normas.

12 DISTANCIA DE CARTAGENA A OTROS PUERTOS DE COLOMBIA

Por mar, las siguientes son las distancias aproximadas a otros puertos colombianos de la Costa Atlántica:

A	Barranquilla	105 millas
A	Santa Marta	124 millas
A	Riohacha	128 millas
A	Coveñas	86 millas
A	Turbo	180 millas

13 VIENTOS, TIEMPO Y MAREA

La estación de vientos más fuertes se presenta entre los meses de Diciembre a Abril, cuando la brisa sopla del "W" y luego cambia al "N", "W"; ésta estación es seca.

Durante la estación húmeda de Abril a Octubre, el clima es bastante caliente, soplando una brisa en la madrigada precedida regularmente por lluvias borrascosas de corta duración.

La marea en Cartagena, como en general en la costa norte de Colombia, tiene una amplitud muy pequeña.

14 AYUDAS A LA NAVEGACION

a.- Radiofaro Tierra Bomba

Latitud	: 10°20' 33" N
Longitud	: 75°34' 50" W
Emisión Señal	: CG
Alcance	: 100 millas
Frecuencia	: 280 Kcs
Clase de Emisión	: A2
Horario de Trabajo	: 10:00 G.M.T. a 24:00 G.M.T.
Período de Emisión	: Cada 15 minutos durante 3 minutos

b.- Radiofaro Galerazamba

Latitud : 10°48' 25" N

Longitud : 75°19' 45" W

Característica lumínica 0.6 +5.4 ciclo 6 segundos

Luz : Blanca

c.- Faro de Punta Canoas

Latitud : 10°34' 33" N

Longitud : 10°30' 00" W

Característica lumínica 1.0 + 9.0 = 10 segundos

Luz : Blanca

d.- Faro de Tierra Bomba

Latitud : 10°20' 33" N

Longitud : 75°30' 50" W

Característica lumínica 0.3 + 4.1 = 4.4 segundos

Luz : Blanca

e.- Faro Salmedina

Latitud : 10°22' 50" N

Longitud : 75°38' 50" W

Característica lumínica 1.0 + 5.0 + 13 = 20 segundos

Luz : Blanca

f.- Faro de Isla del Tesoro

Latitud	: 10°14' 10'' N
Longitud	: 75°44' 50'' W
Caracterfstica lumfnica	: 0.35 + 0.35 + 2.0 + 6 = 8.70 Seg.
Luz	: Blanca

g.- Faro de Isla Arena

Latitud	: 10° 06' 50'' N
Longitud	: 75°43' 40'' W
Caracterfstica lumfnica	: 0.5 + 7.5 = 8 segundos

h.- Boyas, Farillos y Balizas

- Boya de Mar

Latitud	: 10°19' 04'' N
Longitud	: 75°36' 14'' W
Caracterfstica lumfnica	0.5 + 7.5 = 8 segundos

- Otros

Además la Bahía de Cartagena tiene 17 boyas, y 3 farillos sectoriales (Club Naval, Tala Brujas y Bocagrande).

Existen tambien balizas que indican cables submarinos, y la mi lla medida frente a Tierra Bomba.

15 AREAS DE ATRAQUE Y SERVICIOS QUE PRESTAN

1o.- Puertos de Colombia

- Muelles

Cuenta con 4 muelles de espigón y 3 marginales construídos en concreto, con las siguientes especificaciones.

- Espigón No. 1 afuera

  Longitud : 183 Mts.

  Profundidad : Desde 31 hasta 27 piés MLW

2o.- Muelles Privados

- Frigocar

Se encuentra situado en la costa "E" de la bahía.

- Muelles

Cuenta con 1 muelle en concreto en forma de "T" de 70 metros de largo para recibir motonaves con calado hasta de 18 piés.

- Bodegas

Tiene bodegas refrigeradas para almacenar hasta 3.000 toneladas de carnes.

- Facilidades

Las instalaciones cuentan con facilidades para manipular carga con grúas rodantes y patio para almacenar productos que no requieran estar bajo techo.

- Vikingos

Empresa dedicada a la pesca; está situada en la zona de Albornoz.

- Muelles

Cuenta con 2 muelles, así:

1 muelle en concreto dividido en 3 secciones de 110 y 91 metros respectivamente, y

1 muelle de madera de 64 metros de largo.

Ambos muelles son marginales.

- Bodegas

La empresa cuenta con 6 almacenes con capacidad de al macenar productos refrigerados a 25°C con una capacidad de 763. 59 M3.

- Facilidades

Existen facilidades de agua dulce, electricidad y teléfono.

- Colclinker

Empresa situada igualmente en la costa "E" de la bahía; está destinada a cementos.

- Muelles

Tiene un muelle marginal de concreto de 150 metros de largo, diseñado para embarcaciones hasta de 40.000 toneladas, con un calado máximo de 33 piés.

Hay una darsena pequeña que permite entrada de embarcaciones menores hasta con un calado de 15 piés.

- Bodegas

Existe una bodega destinada a almacenar bolsas de cemento para exportación.

- Facilidades

Tiene un sistema de cargador al granel.

- Alcalis de Colombia

Se encuentra localizado en la parte "N" de la bahía y fácilmente distinguible por los espigones que sobresalen.

- Muelles

Cuenta con 2 muelles, uno para descargue de los buques de la empresa, y el otro para el recibo de buques particulares, así:

1 Muelle para descargue de sal; está construído en concreto, de 30 metros de largo con una profundidad de 16 piés.

2 Muelles para buques que cargan o descargan productos de importación o exportación, construído en concreto, de 60 metros de largo con una profundidad de 30 piés.

- Facilidades

Tiene facilidades para almacenamiento de materiales y posee un sistema para cargar al granel por medio de una cinta transportadora que conduce a los sitios, con una capacidad de 250 toneladas hora.

- Esso Colombiana

Situado en la zona de Mamonal.

- Muelles

Existe un muelle con dos pilas, y una plataforma para car gue de hidrocarburos y descargue de productos químicos. La pla taforma tiene 10 metros de largo por 7.60 de ancho, y capacidad

para recibir motonaves de 13 piés de calado.

- Abocol

Situado en el extremo "SW" de la bahía y destinado a productos fertilizantes.

- Muelles

Posee un muelle en concreto con capacidad para recibir naves hasta de 8.500 toneladas, y un calado máximo de 24 piés.

- Bodegas

Existen bodegas cubiertas para recibir materias primas hasta 40.000 toneladas métricas, y además un área descubierta para otra clase de materiales.

- Facilidades

Hay dos tolvas metálicas de 15 toneladas de capacidad cada una para recibo de materias primas; además puede suministrar agua fresca, teléfono y electricidad.

- Carbones del Caribe

Situada en la parte "S" de la bahía, en la Isla de Barú.

- Muelle y Embarcadero

Posee un muelle mixto con amarre a boyas para naves hasta de 4.500 toneladas de peso muerto, utilizando para cargar al granel carbón o antracitas; se puede utilizar tambien para otra clase de minerales similares.

La longitud del terminal es de 200 metros

Cuenta tambien con facilidades de atracadero para planchones con cemento que vienen por el Canal del Dique, de 123 metros y 7 piés de calado.

- Ecopetrol

Cuenta con dos muelles marítimos, dos fluviales y una dársena, así:

- Muelle Marítimo

Localizado en : Latitud $10^{o}19'09''$ N

Longitud $75^{o}30'42''$W

La construcción es una plataforma en concreto de 27.80 metros de largo por 12.60 metros de ancho.

Los productos que maneja son: petróleo crudo, gasolina, ACPM,

kerosene, gaseóleo, combustóleo, soda cáustica, amoníaco y otros productos químicos.

En el muelle se puede atracar o desatracar durante las 24 horas del día.

- Muelle Marítimo Nestor Pineda

Localizado en: Latitud: 10°19' 39" N

Longitud: 75°30' 54" W

Construído como una plataforma en concreto entre dos piñas (Dolphins) con una superficie de 22.00 metros x 8.50 metros

Las piñas son de 8.00 metros x 80 metros, en concreto sobre pi lotes.

La profundidad en el terminal es de 40 piés.

Se utiliza para cargue y descargue de buques tanques petroleros.

Los productos que maneja son: combustóleo, petróleo crudo y aro máticos.

- Muelle Fluvial

Que consta de 6 plataformas sobre pilotes, con espigones en madera y refuerzo metálicos. Largo 152 mts. x 10.00 mts.de ancho.

Es utilizado para cargue y descargue de barcazas con combustó leo o aromáticos.

Estos dos últimos muelles tienen facilidades de suministro de agua potable.

- Dársenas

Localización adyacente a la bodega No. 2 de la Refinería de Cartagena en Mamonal.

Se utiliza para cargue y descargue de materiales empacados así como tubería y productos químicos en tambores o bongos hasta de 1.500 toneladas.

16 ASTILLEROS

En el Puerto de Cartagena hay varios astilleros para la repara ción de naves de diferentes tamaños; los principales son los si guientes:

- Conastil

Se encuentra situado en la zona de mamonal y con las si guientes facilidades:

1 Sincro-elevador con capacidad para subir buques hasta un peso muerto de 3.500 toneladas. Tiene 6 posiciones de varada con posibilidades de ampliar éste número. Puede hacer toda clase de reparaciones y construcciones de naves menores. Tiene servicios generales de metalmecánicas, estructuras metálicas, capacidad de diseño y cálculos para nuevas construcciones, energía y agua potable.

- Astilleros Cartagena

Situado aledaño al municipio de Albornoz; sus facilidades son las siguientes:

Posee dos trojas con capacidad para 700 y 500 toneladas cada una. El astillero tiene capacidad para construcción y reparación de naves de 500 toneladas; asimismo cuenta con servicios generales de metalmecánica, estructuras metálicas, y capacidad de diseño y cálculos para nuevas construcciones y estructuras; tambien tiene servicio telefónico, energía y agua potable.

- Astilleros Bazurto Fobaró

Aledaño al Terminal Marítimo de Cartagena en la bahía interior; sus facilidades son las siguientes:

Está en capacidad de reparar cascos de madera, metálicos y de

fibra hasta de 500 toneladas; sin embargo, por resolución de la Dirección General Marítima y Portuaria está autorizado única mente hasta embarcaciones de 100 toneladas; presta servicios de mantenimiento pero no de construcción; suministra tambien servicio de agua potable, teléfono y energía.

17 CLUBES NAUTICOS DEPORTIVOS

a) TODOMAR : En la Bahía de las Animas

b) MARINA SANTA CRUZ : Situado en el extremo SW del Barrio de Manga.

c) CLUB CARTAGENA : Situado en el Laguito

18 ARMADA NACIONAL

Tiene sus muelles en las instalaciones de la Base Naval situada en la parte SW de la bahía interna.

CAPITULO XI

XI CAPITANIA DE PUERTO DE BARRANQUILLA

1 JURISDICCION Y LIMITES

La Capitanía de Puerto de Barranquilla ejerce su jurisdicción en el territorio delimitado por la resolución No. 0282 DIMAR/75, así:

Desde la Boca de la Ciénaga Grande, sector marítimo del río navegable, hasta el lado norte del puente nuevo de Barranquilla:	: Latitud	10°59' 40" N
	; Longitud	74°17' 20" W
Hasta Punta Galera	: Latitud	10°48' 17" N
	: Longitud	75°15' 38" W
Línea límite en dirección	:	337° 00'

2 LOCALIZACION Y DIRECCION DE LA OFICINA

Las oficinas de la Capitanía de Puerto de Barranquilla tienen su sede en el Edificio de la Caja Agraria, piso 6°, calle 34 # 45-24 Paseo Bolívar. Apartado Aéreo # 3184

3 COMUNICACIONES

La capitanía de puerto cuenta con los siguientes medios de comunicación:

a.-	Teléfono local	: 324937
b.-	Microondas	: 821206
c.-	VHF, canales	: 16, 6 y 12
d.-	Radioteléfono SSB	: en frecuencia de
		8.222.0 KHz
		8.276.5 KHz
		12.417 KHz
		16.558 KHz

4 LOCALIZACION DEL PUERTO

El puerto de Barranquilla está situado en la márgen izquierda del

Río Magdalena, o sea en su ribera occidental, en Latitud $10^{o}58'N$ y Longitud 74° 47' W.

5 AREAS DE APROXIMACION AL PUERTO

Toda nave para entrar al canal navegable debe aproximarse a una milla del Tajamar occidental por el Noreste, y en ningún caso por el Noreste de Bocas de Ceniza.

Los extremos de los Tajamares están dotados con sus respectivos faros, (Blanco F-1, Rojo F-2) con 360° de visibilidad.

La enfilación de entrada desde mar afuera es de 135: (de día sir ven de guía para entrar, dos marcas cuadradas con franjas verti cales blancas y rojas (Z-1 y Z-5), y (de noche faros direccionales de entrada de color verde (Z-3 y Z-5), con visibilidad de 5 millas. Al llegar a la altura de los extremos de los Tajamares, se debe virar a estribor al rumbo 168; o sea al de la enfilación de los faros direc cionales de entrada de luces blancas (Z-6 y Z-8).

6 DESCRIPCION GENERAL DEL PUERTO

La ciudad de Barranquilla de características tropicales, tiene una

temperatura promedio de 29°C y una población aproximada de 1.3 millones de habitantes.

El extremo de los Tajamares se conoce con el nombre de Bocas de Ceniza y su profundidad es de 50 piés, la cual ha sido regulada por el sistema de espolones de defensa.

El Terminal Marítimo y Fluvial está ubicado a 20 kilómetros de Bocas de Ceniza y se arriba a él por un canal de acceso cuya profundidad varía entre 25 y 28 piés (agua dulce).

La máxima amplitud de marea en Bocas de Ceniza se aproxima a los 2 piés, y hay una corriente oceánica a través de la desembocadura del río cuya dirección varía con la influencia del viento reinante, siendo el prevaleciente el del "NE". La velocidad de la corriente en épocas de lluvias es de 2.5 a 4 nudos.

La zona horaria es: +5 (horas)

La hora local es igual a: GMT-5 horas

a.- Areas de Pilotaje

En condiciones normales de viento y oleaje, el sitio de embarque y desembarque de los pilotos prácticos (Resolución DIMAR 486/76)

es al Noreste del Tajamar occidental de Bocas de Ceniza en latitud $11^{o}06'50''$ N, Longitud $74^{o}52'$ W (Definidas en la s responsabilidades de los pilotos prácticos Art. 1.532, 1.533, 1.534 y 1.535 del Código de Comercio).

b.- Casa de Pilotos

Aproximadamente a 1.1 kilómetros sobre el Tajamar occidental está ubicada la casa de pilotos a la cual se puede llegar por vía férrea o carreteable.

c.- Canal Navegable

En el plano general del canal navegable del año de 1.981 se puede observar la totalidad de instalaciones aledañas al canal navegable.

d.- Navegación y Velocidades en el Canal Navegable

La máxima velocidad permitida en el canal es de 12 nudos la cual debe ser rebajada a 6 nudos frente a instalaciones o embarcaciones surtas en el puerto.

e.- Areas de Fondo

Las áreas de fondeo están ubicadas en tres sectores en la margen oriental.

Primer Sector : Caño del Clarín entre las luces X-11 y X-9.

Segundo Sector : Las flores entre las boyas B-7 y B-3

Tercer Sector : Descargue de explosivos y detonantes a 500 metros aguas abajo de la boya B-3.

f.- Distancia de Barranquilla a otros Puertos de Colombia

A	Santa Marta	60 millas
A	Cartagena	105 millas
A	Turbo	293 millas
A	Buenaventura	737 millas
A	Tumaco	807 millas

g.- Ayudas a la Navegación

1.- Radiofaro Polo Nuevo

Latitud : 10° 48' N

Longitud : 74° 52' W

Emisión : BAQ

Alcance : 200 millas

Frecuencia ; 244 Kcs

Clase de emisión : A-2

Horario de Trabajo : 24 horas diarias

Período de emisión : Cada 10 segundos

2.- Faro Punta Hermosa

Latitud : 10° 57' 59" N

Longitud : 75° 00' 56" W

Visibilidad : 26 millas

Altura focal : 120 metros sobre el nivel del mar

Período : 10 segundos:Destello 1, eclipse 9

Carta de Navegación : No. 24501 No. 24503

7 SERVICIO MARITIMO DE COMUNICACIONES

TELECOM presta el servicio de telegramas y radiotelefonía con transmisión por VHF; teléfonos de la estación: Barranquilla ra dio 317923, 349877 y 351631.

8 PROCEDIMIENTO DE BUSQUEDA Y RESCATE

Conocido el incidente, se comunica a la torre de control del aero puerto, conmutador 369400 Ext. 110, ó al supervisor del tráfico

aéreo al teléfono 360905.

El supervisor codifica y transmite al centro de control de resca te de Panamá (Rescue Control Central RCC).

El RCC, es un grupo de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos que presta guardia permanente durante las 24 horas del día.

El método alterno es el de usar frecuencia 10.935 KHz llamando directamente a la estación AHF4 en Panamá y solicitar al opera dor llamar al RCC por el teléfono No. 845663.

9 AREAS DE ATRAQUE Y SERVICIOS QUE PRESTAN

a.- Muelle de la Empresa Puertos de Colombia

De propiedad de la nación. Su construcción fue autorizada por el Ministerio de Obras Públicas.

El tipo del puerto es fluvial, muelle marginal de cemento con pro tección natural.

El muelle tiene 1.058 metros de longitud y una profundidad aproxi mada de 28 piés.

La máxima eslora recomendable de las naves es de 600 piés, de bido a la necesidad de virar a babor al zarpar.

b.- Muelles Privados

Se utilizan para cargar y descargar productos de sus res

pectivas industrias; existen los siguientes muelles privados:

1.- Zona Franca Industrial y Comercial de Barranquilla

Muelle tipo petrolero autorizado por resolución COARMA DA 000154, Agosto 25/70.

2.- Esso Colombiana S.A.

Construcción autorizada a la Tropical Oil Company, Diario Oficial No. 24954 Mayo 11 de 1.942.

3.- Celanese Colombiana S.A.

Muelle de plataforma de cemento de 59.5 x 7 metros, autorizado por resoluciones 055 de Mayo 3/76 CARMA, y DIMAR 099 de Julio 6 de 1.971.

4.- Cristalería Peldar.

Muelle tipo petrolero, autorizado por resolución 0656 de Junio 25 de 1.953 del Ministerio de Obras Públicas a la Compañía Shell Condor y traspasado a Peldar por resolución 3234.

5.- Compañía Colombiana de Terminales S.A. "COLTERMINALES".

Muelle tipo petrolero. Autorizado por resolución DIMAR No. 151 de Julio de 1.972, y su prolongación por resolución No. 170 de Octubre 4 de 1.973.

6.- Grasas y Aceites Vegetales S.A. "GRACETALES"

Muelle autorizado por resolución DIMAR 080 de Abril 22/72.

7.- Cementos del Caribe S.A.

Muelle marginal con tablestacado metálico de 950 metros de longitud. Aprobado por resolución No. 1873 de 1.961, y ampliación aprobada por resolución No.4660 de EMPOCOL de 1.966. Autorización para ampliación por resolución DIMAR No. 0250 de Noviembre 23/73, en tres etapas.

8.- Monómeros Colombo-Venezolanos S.A.

Muelle marginal de concreto de 115 por 15 metros, autorizado por resolución CARMAR No. 0204 de Octubre 28/69.

9.- Campamento las Flores

Muelle de madera de 120 metros de largo. Propiedad de la nación, utilizado como atracadero de Dragas, lanchas de sondeo y pilotos prácticos.

10 ASTILLEROS

Los astilleros tienen capacidad limitada de construcción y son:

a.- Astilleros Magdalena S.A.

Licencia de explotación comercial No. 001-79, resolución DIMAR 105 de Febrero 15 de 1.979.

b.- Empresa de Vapores Julio Montes Ltda.

Licencia de explotación comercial resolución DIMAR 164 de Mayo 28 de 1.974.

c.- Astilleros la Isla Ltda.

Licencia de explotación comercial DIMAR 091 de Marzo 18 de 1.978.

d.- Unión Industrial y Astilleros Barranquilla "UNIAL" S.A.

Licencia de explotación comercial de Enero 15 de 1.979.

e.- Astilleros las Flores

Licencia de explotación comercial No. 004/73, y licencia de construcción naval No. 001/78 para naves hasta de 100 toneladas.

1.- Taller de Reparaciones Navales "AVELMAN LTDA."
Licencia de explotación comercial No. 002/80 de Junio 26.

11 MUELLES DE CLUBES DEPORTIVOS

En el río, arriba de las instalaciones de la Base Naval, están situados los clubes de pesca de Barranquilla, Yacht Club y Club de Pesca Veranillo, los cuales tienen espacio para alojar aproximadamente 150 botes deportivos de tamaño mediano.

CAPITULO XII

XII CAPITANIA DE PUERTO DE BUENAVENTURA

1 JURISDICCION Y LIMITES

La Capitanía de Puerto de Buenaventura ejerce su jurisdicción en el territorio delimitado por la Resolución No. 0282 DIMAR/75, así:

Desde Cabo Corrientes	: Latitud 05°29' 00" N
	Longitud 77° 32' 53" W
Hasta la Boca del Río Naya,	
incluyendo la Isla de Malpelo	: Latitud 03° 13' 00" N
	Longitud 77° 36' 30" W
Línea límite en dirección	: 274° 40'

2 LOCALIZACION Y DIRECCION DE LAS OFICINAS

Las oficinas de la Capitanía de Puerto de Buenaventura tienen su

sede en el Edificio El Velero # 340, Apartado Aéreo # 773.

3 COMUNICACIONES

La Capitanía de Puerto de Buenaventura cuenta con los siguientes medios de comunicación:

a.-	Teléfono local	: 2503 y 3702
b.-	Microondas	: 831229
c.-	VHF, canales	: 16, 6 y 12
d.-	Radioteléfono SSB	: en frecuencia de
		8.222.0 KHz
		8.276.5 KHz
		12.417. KHz
		16.558. KHz
		2.088. KHz
		2.182. KHz

4 LOCALIZACION DEL PUERTO DE BUENAVENTURA

El Puerto de Buenaventura está situado al Norte de la Isla de Cascajal, en latitud 03° 54' N y longitud 77° 04' W

5 AREAS DE APROXIMACION

Toda nave para entrar al canal navegable debe aproximarse al Faro de Isla Palma, localizado en latitud 03° 54' 08" N, longitud 77° 21' 28" W y a la Boya de Negritos localizada en latitud 03° 53' 38" N, longitud 77° 26' 08" W, para de éste lugar navegar hacia la Boya #1, procédiendo luego hacia las proximidades del radiofaro de Punta Soldados, lugar donde las naves son abordadas por pilotos prácticos.

6 DESCRIPCION GENERAL DEL PUERTO DE BUENAVENTURA

Buenaventura fue fundada el 14 de Julio de 1.540 por el Capitán Juan de Ladrilleros, piloto de la expedición del licenciado don Pascual de Andagoya. Pese a que fue erigida Puerto de la Corona en 1.719, la necesidad de defender el sistema mercantilista de la colonia fue factor determinante para que se otorgara el monopolio del comercio a Cartagena, auténtico puerto de clase político-militar de España en el Caribe.

Eso explica que apenas un siglo después, tratando de jerarquizarla, ya como puerto franco que era de la república, seguramente llamada a jugar algún papel importante en el pensamiento del

Libertador, en un Decreto suyo fechado en Cali, el 24 de Diciembre de 1.829, dispone: "Se concede a los habitantes del Cantón de Raposo el privilegio de ser gobernados inmediatamente por un Magistrado que residirá en la Villa de Buenaventura; tendrá la denominación de Gobernador y ejercerá las facultades que la Ley designa a los Gobernadores de Provincia, y consecuente con ese propósito designó a Don Tomás Cipriano de Mosquera, como primer Gobernador de la Isla.

A pesar de que desde 1.802, por Real Cédula del 5 de Septiembre, el Virrey Amar y Borbón recibió el cargo de impulsar el desarrollo del puerto y de un camino adecuado, el crecimiento de Buenaventura sólo vino a depender del ferrocarril de Panamá, del FF. CC. del Pacífico en operaciones desde 1.917, y del auge cafetero. "Buenaventura es fruto del Café".

a.- Areas de Pilotaje

El embarque o desembarque de los pilotos prácticos se hace en Punta Bazán, localizada en latitud 03° 50' N, longitud 77° 10' W, o en la Boya # 1 cuando así lo solicite el Capitán de la nave o el Agente respectivo.

b.- Casa de Pilotos

Está situada en Punta Bazán, lugar perteneciente al corregimien to de la Bocana, a la cual se puede llegar únicamente por medio de lancha.

c.- Navegación y Velocidades en el Canal Navegable

Al llegar las naves a la Boya # 1, deben disminuir poco a poco su marcha a 3/4 y navegar así hasta arribar a la estación de pi lotos prácticos.

d.- Areas de Fondeo

Las áreas de fondeo se encuentran ubicadas a partir de la Boya # 1 hasta la Boya # 17.

El Area de descargue de explosivos y detonantes se encuentra u bicada a 300 yardas al Norte de la Boya # 11.

e.- Distancias de Buenaventura a otros Puertos de Colombia

A	Guapi	: 94 millas
A	Tumaco	:100 millas

A Bahía Solano : 154 millas

A Juradó : 230 millas

f.- Ayudas a la Navegación

1.- Radiofaro Punta Soldado

Latitud : 03° 48' 48'' N

Longitud : 77° 10' 38'' W

Emisión : B

Alcance : 100 millas

Visibilidad : 17''

Altura focal : 37 metros

Período : 12 segundos, destello 2 segundos ocultación 10 segundos.

2.- Radiofaro Charambirá

Latitud : 04° 14' 56'' N

Longitud : 77° 31' 30'' W

Emisión : CH

Alcance : 100 millas

Altura focal : 38.40 metros

Período : 12 segundos, destello 0,3 segundos ocultación 11.7 segundos.

3.- Faro Isla Palmas

Latitud	: 03° 54' 08" N
Longitud	: 77° 21' 28" W
Visibilidad	: 18 millas
Altura focal	: 43.5 metros
Período	: 20 segundos, destello 0.36 segundos, ocultación 2.14 segundos, destello 0.36 segundos, ocultación 16.14 segundos.

7 SERVICIO MARITIMO DE COMUNICACIONES

TELECOM presta el servicio de telegramas , radio y telefonía, con transmisión por VHF, MHF y HF. El teléfono de la Estación Bellavista es el No. 3611.

8 PROCEDIMIENTO DE BUSQUEDA Y RESCATE

Conocido el incidente, se comunica al centro de control de rescate de Panamá (Rescue Control Central RCC). El RCC, es un grupo de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos que presta guardia permanente de 24 horas al día.

El método alterno es el de usar la frecuencia 10.935 KHz, llaman do directamente a la estación AHF4 en Panamá, para solicitar al operador llamar al RCC por teléfono No. 845663.

9 AREAS DE ATRAQUE Y SERVICIOS QUE PRESTAN

a.- Muelle y Terminal de la Empresa Puertos de Colombia

De propiedad de la nación. Su construcción fue autorizada por el Ministerio de Obras Públicas.

En el Terminal Marítimo hay 11 bodegas con una extensión de 84.000 metros.

b.- Muelles Privados

Además de un pequeño atracadero, existe una bodega deno minada "Liscano Hermanos" que tiene un área cubierta de 1.260 M2 y un área descubierta de 320 M2.

10 ASTILLEROS

Los Astilleros que funcionan en el puerto son de capacidad limita da y operan en forma irregular, pués carecen de la respectiva li cencia de explotación comercial de la Dirección General Marítima y Portuaria, son:

- Astillero Varadero Buenaventura Tel. 5216
- Astillero Atlas 5150
- Astillero Cascajal 5136
- Construcciones Navales 3357

11 MUELLES, CLUBER DEPORTIVOS

En la mârgen izquierda del estadero San Antonio de la Bahía de Buenaventura, está situado el Club Sabaletas el cual tiene espacio para alojar aproximadamente 50 botes deportivos de tamaño mediano.

CAPITULO XIII

XIII CAPITANIA DE PUERTO DE SANTA MARTA

1 JURISDICCION Y LIMITES

La Capitanía de Puerto de Santa Marta ejerce su jurisdicción en el territorio delimitado por la Resolución No. 0282 DIMAR/75, así:

Desde el Cabo de San Agustín	: Latitud	11°15' 45" N
	Longitud	73° 35' 20"W
Hasta la Boca de Ciénaga Grande	: Latitud	10°59' 40" N
	Longitud	74°17' 20" W
Línea límite en dirección	:	345° 50'

2 LOCALIZACION Y DIRECCION DE LA OFICINA

Las oficinas de la Capitanía de Puerto de Santa Marta tienen su

sede en el Edificio de los Bancos, piso 11, carrera 3a. # 1421. Apartado Aéreo # 1103 .

3 COMUNICACIONES

La Capitanía de Puerto de Santa Marta, cuenta con los siguientes medios de comunicación:

a.-	Teléfono local	: 5774
b.-	Microondas	: 821280
c.-	VHF, canales	: 16, 6 y 12
d.-	Radioteléfono SSB	: en frecuencia de
		8.222.0 KHz
		8.276.5 KHz
		12.417. KHz
		16.558. KHz
		2.068. KHz
		2.182 . KHz

4 LOCALIZACION DEL PUERTO DE SANTA MARTA

El Puerto de Santa Marta está situado en el sector Norte de Bahía de Santa Marta, en latitud 11° 15' 12" N, longitud 74° 13' W.

5 AREAS DE APROXIMACION

Toda nave al entrar al Puerto de Santa Marta, deberá aproximar se a la zona de fondeo demarcada en la carta 24492 de la Bahía de Santa Marta, teniendo como referencia principal el Faro del Mo rro Grande cuyos destellos son de 6 segundos. No se debe traspa sar la línea que une al faro de Morro Grande con la Boya Roja # 2.

6 DESCRIPCION GENERAL DEL PUERTO

La ciudad de Santa Marta de características tropicales, tiene una temperatura promedio de 28°C, moderadas por las brisas del Nor deste, y una población aproximada de 200.000 habitantes. El Ter minal Marítimo está ubicado en la parte norte de la bahía, el cual funciona con 5 muelles internacionales y 1 de cabotaje con profun didad promedio de 50 a 70 piés.

a.- Areas de Pilotaje

El embarque y desembarque de los pilotos se debe realizar por medio de una embarcación, adecuada dentro de las circunstancias normales de viento y oleaje, y en un lugar apropiado para tal fin. El mantenimiento y funcionamiento de la lancha para este servicio

está a cargo de la Jefatura de Operaciones del Terminal Marítimo. La responsabilidad de los pilotos prácticos están definidas en los artículos 1.532, 1.533, 1.534 y 1,535 del Código de Comercio.

b.- Area Navegable

En el plano general del área del año de 1.981, se puede observar la totalidad e instalaciones aledañas a la zona navegable.

c.- Navegación y Velocidades en la Bahía

La máxima velocidad permitida en la bahía es de 6 nudos, la cual debe ser rebajada a 2 nudos frente a instalaciones del Terminal Marítimo.

d.- Areas de Fondeo

Las demarcadas en la carta No. 24492, escala 1 : 7.500.

e.- Distancia de Santa Marta a otros Puertos de Colombia

A	Barranquilla	: 60 millas
A	Cartagena	: 132 millas

A Turbo : 340 millas

A Buenaventura: 776 millas

A Tumaco : 846 millas

f.- Ayudas a la Navegación

1.- Faro Morro Grande

Latitud	: 11° 15' 6" N
Longitud	: 74° 13' 49"W
Visibilidad	: 20 millas
Altura focal	: 60 metros sobre el nivel del mar
Período	: 6 segundos: destello 1, eclipse 5
Carta Navegación	: 24492

7 PROCEDIMIENTO DE BUSQUEDA Y RESCATE

Conocido el incidente, se comunica con la central de Comunicacio nes del Terminal Marítimo, canal 16 de VHF, el que coordina con la torre de control del aeropuerto Simón Bolívar 4299. El supervi sor codifica y trasmite al centro de control de Panamá (Rescue Control Central RCC).

El RCC es un grupo de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos que presta guardia permanente las 24 horas del día.

El método alterno es el de usar la frecuencia 10.935 KHz, llaman do directamente a la estación AHF4 en Panamá, para solicitar al operador llamar al RCC por teléfono No. 845663.

8 AREAS DE ATRAQUE Y SERVICIO QUE PRESTAN

a.- Muelle Empresa Puertos de Colombia

De propiedad de la nación. Su construcción fue autorizada por el Ministerio de Obras Públicas.

El tipo del puerto es de rada natural abierta, con muelles marginales de cemento.

El muelle tiene 1.035 metros de longitud, y una profundidad aproximada de 26 piés.

El máximo tamaño aproximado es el de naves de 600 piés de eslora, debido a la necesidad de virar al zarpar.

b.- Zona Franca Industrial y Comercial de Santa Marta.

En construcción.

c.- Empresa Colombiana de Petróleos (Ecopetrol)

Existe un terminal para descargue de hidrocarburos con sistema de amarre a 7 boyas, ubicado en el área de Pozos Colorados, a 6 milla al suoeste de Santa Marta.

El amarre a boyas se hace diurno, y especialmente durante la ma hana cuando hay menos oleaje. Tiene capacidad para recibir bu ques con calados hasta de 52 piés, y 68.000 DWT.

La instalación dispone de dos mangueras de 10" conectadas a dos tubos de 20" y 24" .

CAPITULO XIV

XIV LOS FUNCIONARIOS DE TURNO DE LAS CAPITANIAS DE PUERTO

Las necesidades del servicio obligan a que haya un personal asignado de la Capitanía en turnos durante los sábados, domingos y feriados, y además en otras horas no hábiles de los días ordinarios o laborables.

1 DESIGNACION

Los funcionarios de turno son designados semanalmente los día viernes, por la orden del Día de la Capitanía.

2 AUTORIDAD DE LOS FUNCIONARIOS DE TURNO

El funcionario de turno designado por la orden del Día de la Capitanía, queda investido de autoridad, delegada por el Capitán de Puerto, para ejercer funciones de la Capitanía en cumplimiento

de la Ley y los reglamentos que tienen que ver con esta autoridad marítima y portuaria.

Específicamente en aquellos servicios rutinarios como es la recepción oficial de buques, o atender problemas inmediatos mientras el Capitán de Puerto es localizado y enterado.

3 DEBERES Y PROCEDIMIENTOS DEL FUNCIONARIO DE TURNO

1o.- El funcionario de turno asumirá sus deberes diariamente a partir de las 06:30 horas hasta las 22:00 horas. Fuera de éste horario sólamente recibirá naves en emergencia.

2o.- El funcionario de turno responderá por la recepción de buques de servicio internacional y de cabotaje, incluyendo yates, remolques y pesqueros, cuando el Capitán de Puerto no pueda hacerlo personalmente.

3o.- El funcionario de turno verificará que los agentes marítimos lleven los documentos para la recepción de sus buques agenciados: "actas de visita" y "permisos de desembarco" para tripulantes y pasajeros.

4o.- El funcionario de turno llevará consigo al buque visitado, el

Sello de la Capitanía de Puerto, para utilizarlo en los documentos que se firman, y además la factura de faros y boyas por concepto del servicio de ayudas a la navegación.

5o.- De toda nave que se recibe, el funcionario de turno elevará el Acta Oficial respectiva, la cual se enumerará conforme al orden establecido por el Capitán de Puerto para cada tipo de nave. (El formato del acta ha debido ser previamente adquirido por la respectiva agencia en la Capitanía de Puerto).

6o.- El funcionario de turno f[illegible]nes de naves que hayan llenado los requisitos [illegible]e fin.

7o.- El funcionario de turno reso[illegible]ansitoriamente asuntos de funcionamiento o de orden legal, que requieren una inmediata intervención de la Capitanía, y hará cumplir las normas y reglamentos de la Marina Mercante Colombiana en todo momento y lugar, cuando las circunstancias lo requieran, dando aviso por la vía más rápida al Capitán de Puerto sobre cualquier novedad.

8o.- Cuando de la "visita oficial de arribo" a una nave, se cons

tate alguna anomalía que deba ser estudiada detenidamente, el funcionario de turno deberá informarlo por la vía más rápida al Capitán de Puerto, no debiendo autorizar el desembarco de tripulantes, ni pasajeros, hasta tanto ésta Autoridad Marítima lo permita.

Dentro de los casos de posible ocurrencia se tienen los siguientes ejemplos:

a) Arribada forzosa

b) Grave accidente, o collsión

c) Enfermos, o visible mal estado sanitario (cuarentena)

d) Documentos incompletos o defectuosos; y

e) Cuando a solicitud u orden de otras autoridades, sea necesaria cualquier diligencia de carácter legal o penal.

CAPITULO XV

XV PROCEDIMIENTO PARA LA INVESTIGACION DE ACCIDENTES O SINIESTROS MARITIMOS

Es conveniente que señalemos la diferencia entre los términos "accidente" y "siniestro", ya que a pesar de ser sucesos contingentes, son distintos.

- ACCIDENTE: Es un suceso eventual o acción que produce daño para las personas o las cosas; y

- SINIESTRO: Es una avería grave, destrucción fortuita o pérdida importante que sufren las personas o la propieda, especialmente por muerte, naufragio, explosión o incendio.

Tenemos entonces, que el siniestro es un suceso más grave y produce más consecuencias que el accidente.
Incluso, puede culminar con la pérdida total de las cosas o muerte de personas; mientras que el accidente, trae consigo un daño más leve tanto a las unas como a las otras.

1 ACCIDENTES Y SINIESTROS MARITIMOS

Se consideran accidentes y siniestros marítimos los definidos como tales por la Ley, por los tratados y convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional.

Para la investigación de accidentes o siniestros marítimos por parte de las Autoridades Marítimas y Portuarias se consideran como tales: ART. 26 D. 2324/84

a.- El naufragio

b.- El encallamiento

c.- El abordaje

d.- La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas.

e.- La arribada forzosa

f.- La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina; y

g.- Los daños causados por naves o artefactos navales e instalaciones portuarias.

Es necesario que definamos algunos de estos términos para una mejor comprensión del interesado:

- NAUFRAGIO: Es la pérdida o ruina de una embarcación en el mar o en río o en lagos navegables.

- ENCALLAMIENTO: Consiste en dar la embarcación en arena o piedra, quedando en ellas sin movimiento.

- ABORDAJE: Es la colisión entre dos naves, sean mercantes o de guerra, sin propósito de ataque, imprudencia o impericia del capitán y miembros del buque abordador.

- ARRIBADA FORZOSA: Es la llegada de una nave o embarcación a un puerto diferente al de su destino, a causa de avería, por temporal o peligro de enemigos o piratas, falta de víveres o agua, o accidente en la tripulación o en la carga que lo inhabilite para continuar la navegación.

2 CLASE DE PROCEDIMIENTO

Es un procedimiento especial que adelantan las Autoridades Marítimas y Portuarias, a ellas, se les ha asignado esta competen

cia cuya finalidad es la de declarar las responsabilidades surgidas del accidente o siniestro, teniendo como fundamento de tales determinaciones elementos valorativos de las normas jurídicas y de los hechos y contratos puestos a su consideración.

Ninguna otra entidad estatal podría adelantar este procedimiento con la misma eficiencia, ya que se requieren conocimientos especiales en materia marítima. Por la naturaleza de los hechos materia de la investigación.

3 COMPETENCIA

Son competente para la investigación y fallo de los accidentes y siniestros marítimos, el Capitán de Puerto en Primera Instancia y el Sirector General Marítimo y Portuario en Segunda, siempre que hayan ocurrido dentro de su jurisdicción.

4 INVESTIGACION Y FALLO

Los accidentes o siniestros marítimos son investigados por las Capitanías de Puerto del lugar de los sucesos, de oficio o mediante protesta presentada por el capitán o capitanías de las respectivas naves que hayan sufrido el accidente o siniestro, o por demandante

da presentada por personas interesadas.

La investigación debe iniciarse dentro del día siguiente al conocimiento del siniestro o accidente, o al arribo de la embarcación a puerto colombiano o a la presentación de la protesta o demanda.

La protesta consiste en la relación o exposición justificada de las desgracias sufridas por el accidente o siniestro que ante la Autoridad Marítima y Portuaria hace el Capitán de una nave, a fin de que no se le imputen ni se le hagan cargos de ellas.

Las propuestas formuladas a bordo, ya sean por averías, arrojamientos de la carga al mar por peligro inminente y pérdidas, deben ser ratificadas por el capitán dentro de las 24 horas hábiles ante la autoridad competente del primer puerto donde arriben.

Es importante que en esta etapa instructora se haga, acredite y compruebe: el lugar y hora del accidente o siniestro; la visibilidad, condiciones de tiempo y mar, el estado del buque y sus equipos; los libros de bitácora o navegación y las órdenes a las máquinas; los certificados de matrícula y patente de navegación los certificados de navegabilidad; la licencia de navegación del capitán o capitanes de las naves y de la tripulación; levantamiento

de un croquis sobre la carta de navegación del lugar del accidente o siniestro y con relación al tiempo, posición, rumbos, etc.; y de los demás elementos que a juicio del Capitán de Puerto o del Tribunal de Capitanes, del cual hablaremos más adelante, deban ser aportados, tales como inspección ocular con la asistencia de peritos navales, avalúos de los daños, etc.

a.- Auto Inicial

Dentro del término señalado para la iniciación de la investigación, El Capitán de Puertos dictará un auto llamado inicial, en el cual se declara abierta la investigación. En dicho auto se relacionan las pruebas que se consideren necesarias, se fija fecha y hora para la primera Audiencia Pública, la cual deberá elevarse dentro de los tres días siguientes a la fecha de dictado el auto y se ordenan las notificaciones a que hubiere lugar.

En esta etapa el Capitán de Puertos podrá constituír un Tribunal de Capitanes integrado por tres miembros, con el fin de asesorar la investigación. Los componentes del Tribunal de Capitanes deben ser Capitán de Altura, esto es, capitán de un buque mercante, o ingeniero Jefe del mismo, u oficial Superior dentro de la Armada Nacional, dentro de los cuales se encuentran los Capitanes de

Corbeta, Fragata y Navío, en servicio activo o en retiro, o en perito naval inscrito de la categoría A o su equivalente. La designación de los miembros del Tribunal de Capitanes la efectuará el el Capitán de Puertos para cada caso y es de forzosa aceptación, siempre que no concurra en ellos causales de impedimento de las previstas para los auxiliares de la justicia.
Los posesiona el Capitán de Puertos y les toma su respectivo juramento, al igual que a los peritos y traductores que vayan a intervenir en la investigación.

Igualmente, el Capitán de Puertos ordenará al Tribunal de Capitanes, si lo hubiere, en el auto inicial en la primera audiencia cuál es el estimativo sobre el avalúo de los daños, el que servirá de base para fijar las cauciones a que haya lugar. Si no se ha designado el Tribunal, el Capitán de Puertos efectuará la estimación de los daños y fijará la caución respectiva.

El auto inicial se fijará en Estado hasta la fecha de la primera audiencia y deberá ser notificado personalmente a las personas relacionadas con el hecho que se investiga. Si el notificado rehusare firmar la notificación, podrá dejarse constancia con la firma de un testigo que allí se encuentre y se considerará efectuada la misma.

La audiencia no podrá celebrarse sin la previa notificación de todas las personas involucradas en el hecho materia de la inves tigación.

b.- De las Audiencias

Habrá una primera audiencia que se celebrará con las personas que concurran. En ésta, el Capitán de Puertos procederá a reco nocer personería a los apoderados de las partes o personas que así lo soliciten.

A esta primera audiencia podrá asistir toda persona que tenga interés en el Juicio, para lo cual deberá manifestar su deseo de intervenir en la investigación mediante escrito justificativo que se leerá en la audiencia. De la petición se dará conocimiento a las partes presentes y luego de oir las objeciones, si las hubiere, el Capitán de Puertos decidirá allí mismo la solicitud. De las distintas peticiones presentadas en esta audiencia, el Capitán de Puertos procederá a decidir en la misma sobre el llamamiento de otras personas que puedan tener interés o que sean presuntos responsables y sobre la práctica de las pruebas adicionales soli citadas.

La no comparecencia del citado a la Primera Audiencia, su renuencia a responder o su respuesta evasiva, harán presumir ciertos los hechos suceptibles de prueba por confesión.

Posteriormente y en ésta misma audiencia se procede a fijar el monto de la garantía que las partes deberán otorgar según sea el caso y especialmente para los buques o naves que sean parte de la investigación a los cuales sólo se les autorizará el zarpe cuando hayan constituído la garantía. Seguidamente, el Capitán de Puertos oirá la declaración e interrogará al Capitán o capitanes implicados, directores o jefes responsables de plataformas o artefactos navales materia de la investigación, muelles y semejantes y continuará recibiendo el testimonio o interrogando al resto de la tripulación y demás personas que estime conveniente; antes de finalizar esta audiencia, el Capitán de Puertos señalará fecha y hora para la práctica de las demás pruebas y para la siguiente audiencia, que deberá realizarse dentro de los tres días siguientes.

De las audiencias se hará un acta que suscribirá el Capitán de Puertos y su Secretario y quienes hayan intervenido en ella. Por ningún motivo se deberá fijar audiencia con más de tres días de intervalo.

Una vez cerrada la etapa de instrucción por el Capitán de Puertos,

el Tribunal de Capitanes, si lo hubiere, deberán rendir su dictámen pericial sobre las circunstancias en que se produjo el accidente o siniestro, responsabilidades y demás aspectos que le sean solicitados por aquel; si no existiere éste, podrá el Capitán de Puertos nombrar los peritos que fueren necesarios para su asesoramiento dentro de la investigación.

c.- Alegato de Conclusión

Practicadas todas las pruebas y concluída la instrucción, el Capitán de Puertos declarará el cierre de la investigación y dará traslado a las partes por tres días para que presenten su alegato de conclusión.

d.- Fallo

Vencido el término para alegar de conclusión, el Tribunal de Capitanes dentro de los cinco días siguientes, elaborará y rendirá su concepto sobre la investigación al Capitán de Puertos, quien dictará su fallo de Primera Instancia, dentro de los diez días siguientes a la admisión del concepto, el cual deberá ser motivado.

Este fallo debe ser notificado personalmente a las partes.

Si transcurridos tres días hábiles de haberse dictado el fallo no concurriesen las partes a notificarse, se hará por edicto que se fijará en la Secretaría por cinco días. La notificación quedará surtida al vencimiento del término del edicto.

El Capitán de Puertos deberá producir su fallo dentro de los seis meses siguientes contados a partir del auto por medio del cual se declara abierta la investigación. Si el fallo se produjere después de éste término, esto no es causal de nulidad, pero dará lugar a sanción disciplinaria.

e.- Recursos

Contra los fallos de primera instancia, o sean, los dictados por el Capitán de Puertos, existen los recursos de reposición y apelación. Deben reunir los siguientes requisitos:

1o.- Interponerse dentro del plazo legal, personalmente y por escrito por el interesado o su representante o apoderado debidamente constituído, y sustentarse con expresión concreta de los motivos de inconformidad, y con indicación del nombre del recurrente.

2o.- Acreditar el pago o el cumplimiento de lo que el recurrente

reconoce deber; y garantizar el cumplimiento de la parte de la decisión que recurre cuando ésta sea exigible conforme a la ley.

3o.- Relacionar las pruebas que se pretende hacer volar; y

4o.- Indicar el nombre y la dirección del recurrente.

Se interponen ante el Capitán de Puerto y siempre se conceden en efecto suspensivo.

Para una mejor comprensión los analizaremos por separado, así:

1.- RECURSO DE REPOSICION: Como lo señalamos anteriormente, éste se interpone por escrito ante el capitán de Puertos para que modifique su fallo o las decisiones que se adopten en el curso de las audiencias.

Dentro de las audiencias sólo podrá interponerse el recurso de reposición, el cual se propondrá verbalmente y se resolverá allí mismo. Sin embargo, los autos o pronunciamientos que deciden incidentes de nulidad o recusación del Capitán de Puertos, son susceptibles del recurso de apelación.

El recurso de reposición contra el fallo de primer grado o instancia, se interpone al momento de la notificación personal o, dentro de los cinco días posteriores a ella o en la fijación del edicto, según el caso. El escrito que lo contiene se dejará en la Secretaría a disposición de las partes por tres días, dentro de los cuales se sustenta y vencido éste término se resolverá el recurso dentro de los dos días siguientes.

2.- RECURSO DE APELACION: El recurso de apelación puede interponerse directamente o en forma subsidiaria del de reposición.

Se interpone en igual forma que el recurso de reposición y se concede en efecto suspensivo, como lo anotamos anteriormente.

Propuesto el recurso de apelación, será remitido el expediente a la Dirección General Marítima y Portuaria, quien lo radicará en los libros que para tal efecto se lleva en la Oficina Jurídica de la misma y se fijará en lista por el lapso de tres días, poniéndose a disposición de las partes para que soliciten la práctica de las pruebas que dejaron de practicarse en la primera instancia sin culpa del peticionario o cuando las partes las pidan de consumo.

Para la práctica de las pruebas en la apelación, se fija un término

no mayor de treinta días, ni menor de diez días.

El Director General Marítimo y Portuario pondrá a disposición de las partes el expediente por el término de cinco días para que éstas presenten sus alegatos, al vencimiento del término probatorio o cuando las pruebas no fueren procedente.

Vencido el término para alegar, la Secretaría pasará el expediente al despacho para que se dicte el respectivo fallo de Segunda Instancia.

El fallo de segundo grado o instancia, será notificado personalmente a las partes si fuere posible, o por edicto en igual forma que el dictado por el Capitán de Puertos.

Cuando no se interpone el recurso de apelación oportunamente contra los fallos de primera instancia, éstos serán consultados al Director General Marítimo y Portuario y dicha consulta se decidirá de pleno.

Los fallos de segunda instancia que se pronuncien sobre la apelación o consulta, pueden modificar, aclarar, revocar o sustituir

integramente el fallo dictado por el Capitán de Puertos, pudiendo inclusive pronunciarse sobre aspectos o asuntos no decididos por el a quo.

La sentencia de segunda instancia será remitida a la Capitanía de Puerto respectiva para su cumplimiento y archivo.

Las multas que se impongan en las sentencias prestarán méritos ejecutivos por jurisdicción coactiva.
La sentencia de primera y segunda instancia podrán aclararse o adicionarse dentro del término de su ejecutoria, de oficio o a so licitud de parte. Si contiene error puramente aritmético, es co rregible por el Juez que la dictó, en cualquier tiempo. Contra el auto que deniegue la aclaración o adición del fallo no habrá recur so alguno.

Si de la investigación apareciere que hay graves indicios que el siniestro fue ocasionado por dolo o culpa grave del Capitán de la nave, de los Oficiales, de la tripulación o del práctico, para au torizar el zarpe, se deberá cambiar a los inculpados, y si éstos fueren colombianos se les suspenderá la licencia de navegación hasta que se produzca el fallo de segunda instancia.

Por último, queremos anotar que para poderse autorizar el zarpe a los buques, naves o artefactos navales cuyos capitanes, oficiales o tripulaciónes se encuentren sometidos a la investigación por accidentes o siniestros marítimos, se deberá constituír ante la Capitanía de Puerto respectiva, una caución suficiente que servirá de garantía para responder por los eventuales daños, perjuicios, multas y costas del proceso.

5 PROCEDIMIENTOS ESPECIALES

Estos tienen lugar cuando se dá una de las siguientes eventualidades:

1o.- Que el accidente o siniestro marítimo ocurra en Jurisdicción de Capitanías de Puertos de Segunda Categoría; y

2o.- Que se trate de contaminación marítima, o que los accidentes y siniestros marítimos amenacen grave contaminación.

En el primer caso, las Capitanías de Segunda Categoría tienen sólamente función instructora, para ello, siguen el procedimiento antes estudiado, o sea, el adelantado por las Capitanías de Puertos de Primera Categoría.

Terminada la instrucción el expediente se remite a la Capitanía de Puertos de Primera Categoría a más tardar dentro de los cuatro meses siguientes de dictado el auto inicial, para que cierre la investigación y falle en primera instancia. Si la remisión se efectúa después de éste lapso, este hecho no constituirá causal de nulidad pero acarreará sanciones disciplinarias.

En el segundo evento, tambien se sigue el procedimiento adelantado para fallos de primera instancia; en estos casos, se deberá notificar personalmente el auto inicial y el fallo al Procurador Regional o Distrital si lo hubiere, o al fiscal del Tribunal Superior del Distrito Judicial que tenga jurisdicción sobre la zona de la Capitanía de Puerto respectiva. Cuando estén involucrados buques o artefactos navales de la Armada Nacional en el accidente o siniestro marítimo, deberá notificarse en igual forma al Secretario General del Ministerio de Defensa y al Procurador Delegado para las Fuerzas Militares y se informará de la investigación al Comando de la Armada.

En los fallos dictados en procedimientos adelantados por contaminación marina se pueden imponer multas a los que resulten responsables, sin perjuicio de las demás obligaciones que resulten de su conducta.

CAPITULO XVI

XVI INVESTIGACIONES POR ACCIDENTES O SINIESTROS MARINOS (CONCLUSIONES)

Un accidente o siniestro marino tiene grandes repercusiones, to da vez que atenta contra la seguridad de la navegación; afecta in tereses muy valiosos como los buques, los cargamentos que ellos transportan y las instalaciones portuarias; y, lo que es más gra ve, pone en peligro el medio ambiente marino. Por ello no ha de sorprender que la responsabilidad civil se traduzca en cuantiosas indemnizaciones.

El Decreto 2324 de 1.984, orgánico de la marina mercante en sus artículos 25 a 66 asignó la investigación y fallo de estos acciden tes o siniestros (mediante el procedimiento allí previsto) a la au toridad marítima: "El Capitán de Puertos en Primera Instancia y el Director General Marítimo y Portuario en Segunda". (Artículo 27). La misma característica contemplaba el derogado Decreto 2349 de 1.971 en sus artículos 37 a 74.

Pronto estos textos despertaron tremenda controversia: Se de sempeñan los Capitanes de Puertos como jueces cuando investi gan y fallan estas causas? Son sus fallos verdaderas sentencias? Prestan mérito ejecutivo? Pueden debatirse nuevamente ante los jueces civiles las cuestiones decidinas por la autoridad marítima?

Lo anterior explica que en ejercicio de la Acción Pública prevista en el Artículo 214 de la Constitución Nacional se hubiera solicita do a la Corte Suprema de Justicia la declaración de inexequibili dad de varios artículos del Decreto extraordinario 2349 de 1.971: el artículo 3o, numeral 18, en la parte que dice "FALLOS PRO NUNCIADOS"; el artículo 4o, numeral 8o, en el aparte que dice: "FALLAR EN SEGUNDO GRADO", y los artículos 37 a 74.

Como razones de la demanda los actores afirmaron que la decisión de la autoridad marítima, en las investigaciones por accidentes y siniestros marítimos, correspondía a una sentencia de caracterís ticas judiciales, la cual es actividad típica y ordinaria del órgano jurisdiccional que no puede cumplir la autoridad marítima que es una autoridad administrativa y no judicial.

Como normas violadas señalaron el artículo 55 de la Carta sobre

separación de las ramas del poder público, el artículo 58 del Es tatuto fundamental que atribuye a los jueces la función de adminis trar justicia, y al artículo 61 de la Constitución que prohíbe la a cumulación en una dependencia administrativa de funciones de ésta índole y judiciales. Tambien estimaron los actores que en ma teria del Decreto 2349 de 1.971 excedía las facultades otorgadas por la ley 7 de 1.970.

En igual toho los ciudadanos José E. Arboleda Valencia, Enrique J. Arboleda Perdomo y Juan Manuel Arboleda Perdomo, en ejer cicio de la acción consagrada en la Constitución, solicitaron a la Corte Suprema de Justicia (Sectencia de Marzo 29 de 1.982, Ma gistrado Ponente Dr. Carlos Medellín), que se declara la inexequi bilidad de las siguientes disposiciones: el inciso 2o del artículo 426 de la Ley 79 de 1.931 (Código de Aduanas), el literal h) del artículo 7o del Decreto Legislativo 3183 de 1.952 en la parte que dice: "EXPEDIR EL FALLO DE PRIMER GRADO" ; la Ley 141 de 1.961 en cuanto adoptó como disposición permanente la norma anterior, y los siguientes artículos del Decreto extraordinario 2349 de 1.971; artículo 3o, en su numeral 18, en la parte que di ce: "FALLOS PRONUNCIADOS"; el artículo 4, numeral 8 en el aparte que dice: "FALLAR EN SEGUNDO GRADO"; el artículo 9, numeral 9o. en el aparte que dice: "Y DICTAR FALLO DE

PRIMER GRADO" y los artículos 37 a 74.

En su análisis de las normas acusadas, los actores afirmaron que éstas "tienen tres etapas": a) Determinan una competencia por razón de la materia; b) En una autoridad administrativa y c) Para que decida previo un pronunciamiento, sobre los daños y responsabilidad de los intervinientes en tales hechos".

Sobre la competencia señalaron que es por razón de la materia, porque se le atribuye a los Capitanes de Puertos y al Director General Marítimo y Portuario para el conocimiento de los accidentes o siniestros marítimos. "Es una competencia de carácter jurisdiccional, que se pone en movimiento cada vez que hay un hecho de los tipificados, y cuya finalidad es de deducir las responsabilidades surgidas del accidente o siniestro y condenar al pago de los perjuicios consiguientes, teniendo como fundamentos de tales determinaciones, elementos valorativos de las normas jurídicas y de los hechos y contratos puestos a su consideración, y no, que es lo característico del acto administrativo, la conservación del orden público externo o el cumplimiento del mandato de una Ley".

Acerca del carácter de las autoridades a las que se atribuyen las funciones establecidas por las disposiciones demandadas, los actores recuerdan que son autoridades administrativas "tanto por el

aspecto formal, ya que hacen parte de la administración central, Ministerio de Defensa, como por las funciones que ejercen, de reglamentación, de publicidad y de vigilancia del transporte marítimo, las cuales se cumplen en un ámbito de aplicación de la Ley con sujeción a las políticas y orientaciones trazadas por el Gobierno, y jamás por medio de la declaración del derecho, propio del órgano judicial.

Y sobre la decisión, consideraron los demandantes que "corresponde a una sentencia de características judiciales, porque pone fin a un procedimiento que se surte entre partes en conflicto; es fundamentalmente valorativa y tiene efectos de cosa juzgada, o fuerza de verdad legal". . . concluyen "Esta es la actividad típica y ordinaria del órgano jurisdiccional y no puede serlo por principio de una autoridad administrativa".

Sobre los aspectos anteriores, la demanda concluye que las normas acusadas violan la Constitución "Ya que atentan contra el equilibrio y la separación de las Ramas del Poder Público consagradas en el artículo 55 de la carta, pues, se sustrae de la competencia de los jueces ordinarios (en el caso sub-judicial de los jueces civiles del circuito, artículo 16 del C.P.C.) el conocimiento y fallo de hechos que sólo ellos pueden llevar a cabo según el

mandato del artículo 58 del Estatuto Fundamental, que es a las que atribuye la función de administrar justicia. Por último, se acumula en una dependencia administrativa funciones de ésta índole y judiciales, contrariando los preceptos 55 y 61 de la Carta Fundamental".

1 LA DOCTRINA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA

Siguiendo con el análisis de las sentencias que nos ocupan, la corte, después de extensas consideraciones sobre el origen del Decreto Ley 2349 de 1.971 y la naturaleza y carácter de sus disposiciones, el poder de policía y los temas de jurisdicción y competencia, declaró que las normas acusadas sobre investigación de accidentes y siniestros marítimos del Decreto Ley 2349 de 1.971, no eran contrarias a la Constitución, es decir, las declaró exequibles.

La corte fundó su fallo en los razonamientos que recogen los siguientes aportes:

"A la Dirección General Marítima y Portuaria se le determina una estructura administrativa, y se le otorga competencia, entre otras cosas, para conocer de los accidentes que ocurran en los puertos con motivo de operaciones navales. . . Es ésta una función típica

mente policiva, no militar, y específicamente destinada a contro lar el movimiento de las naves en los puertos y esclarecer los ac cidentes que en tal movimiento se puedan producir. . . "

Se trata pués, en esencia, de funciones policivas que se han dado a la Dirección General Marítima y Portuaria, como organismo del Ministerio de Defensa. Las normas correspondientes, objeto de la acusación ostentan esa naturaleza jurídica en razón de su materia y su objetivo, el cual, tal como lo indica el Decreto ex traordinario "es fundamentalmente de investigación de accidentes y siniestros marítimos de artefactos navales. . . "

"En lo que se refiere a las normas que se examinan, ellas le asig nan a la Dirección General Marítima y Portuaria ciertas funciones de policía relacionadas con los accidentes o siniestros marítimos, que, sin duda, corresponden al poder de policía. Tienen carácter de policía administrativa, por la función en sí misma y por la na turaleza del órgano al cual se le asignan. De otra parte, el carác ter de los hechos cuya investigación se les atribuye, exige conoci mientos y pericias especializados, indispensables para el cierto en el ejercicio de esas funciones, de ahí que su cumplimiento se confíe al sector del Ministerio de Defensa dedicado al estudio y la práctica de las actividades marítimas.

Ningún otro organismo de la administración podría desarrollar esas funciones con la misma idoneidad, ni cumplirlas con la misma eficacia. La naturaleza de los hechos que se deben investigar exige que la correspondiente función se asigne con criterio de especialización. . . "

El carácter de las actuaciones de los funcionarios de la Dirección General Marítima y Portuaria, en su función de investigadores de accidentes, sus objetivos y propósitos legalmente establecidos, explican la razón de ser de los procedimientos prescritos por el Decreto 2349 de 1.971, ya que el proceso investigativo que les corresponde adelantar no puede quedar a su arbitrio sino que requiere de dichas normas, para la garantía y seguridad de los intereses de todas las personas afectadas a cualquier investigación de esa especie. Por eso tambien es correcto que se obligue a la aplicación de las técnicas consagradas en los códigos de procedimientos. El proceso investigativo está prevenido como una unidad, tiene determinado el momento de su iniciación, previstos sus pasos, términos y medios probatorios establecidas instancias y recursos y señaladas su culminación "en providencias llamadas fallos, porque en efecto lo son en cuanto contienen los elementos propios de toda investigación y definen sus resultados. Pero esto no tipifica la actividad de aquellos funcionarios como judicial, porque el conte

nido de sus decisiones debe limitarse a lo prppio de su objetivo legal, incluída la declaración de culpabilidad con respecto a los accidentes investigados, y el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo".

Para una mejor comprensión de lo anteriormente expresado por la Honorable Corte Suprema de Justicia, creemos conveniente analizar lo que es en sí el llamado "Poder de Policía". Su apoyo constitucional se hace depender de varias normas de la Carta, en tre ellas el artículo 16 que atribuye a las autoridades de la repú blica el deber trascendental de proteger a todas las personas en sus vidas, honra y bienes; el 25 que distingue entre infracciones de tipo criminal, correccional y de policía; sobre todo el artículo 120-7, según el cual corresponde al Presidente de la República como Jefe del Estado y suprema autoridad administrativa, "conservar en todo el territorio el orden público". Observamos pués, que la cons titución ha organizado un poder de policía, que tiene sus propias re glas, sus procedimientos especiales, un régimen de infracciones y sanciones, en fin sus autoridades, jurisdicción y competencias pecu liares. Pero la policía no sólo son esos medios, que confirman y delimitan su poder, sino tambien otro, el de la fuerza, que puede serle necesaria para hacer cumplir sus decisiones o las de otras autoridades, como las judiciales, instrumento igualmente previsto

en el artículo 167 de la Carta, que dispone la organización de un cuerpo de policía, el cual como fuerza pública está bajo la dirección suprema del Presidente de la República.

La función de policía se encuentra en las normas de la Carta que dan al Gobierno facultades de intervención en las actividades de las personas, o que las sujeta a su inspección y vigilancia. Tal es el sentido de la institución que se distingue con el nombre de policía administrativa.

En lo que se refiere a las normas que contemplan el procedimiento en casos de accidentes y siniestros marítimos, sin duda corresponden al poder de policía. Le asignan a la Dirección General Marítima y Portuaria ciertas funciones con carácter de policía administrativa, por la función en sí misma y por la naturaleza del órgano al cual se le asignan.

Volviendo a la sentencia que nos ocupa, si bien la Corte no lo dijo en forma terminante, hay que entender que al definir el poder de las autoridades marítimas en punto a investigación por accidentes y siniestros marítimos como un poder administrativo-policivo, y habiendo tambien afirmado que dicha autoridad no puede condenar a indemnizar perjuicios, éste poder, el de declarar la respon

sabilidad civil, permanece en la justicia ordinaria.

La jurisdicción que nos ocupa emanada de la Honorable Corte Su prema de Justicia conserva aún vigencia, ya que a pesar de haber sido derogado el Decreto 2349 de 1.971 por el Decreto Extraordi nario 2324 del 18 de septiembre de 1.984, éste último tambien trae consignado al igual que el primero un procedimiento similar y de igual naturaleza para la investigación de accidentes o sinies tros marítimos.

En conclusión, la Corte no invalidó la reglamentación sobre inves tigación por la autoridad marítima de los accidentes y siniestros marítimos. Pero si aclaró sus alcances y que podemos sesumirlos así:

1o.- La Dirección General Marítima y Portuaria tiene competen cia para conocer de los accidentes y siniestros marítimos de naves y artefactos navales.

2o.- Esta competencia implica una función de policía marítima y fluvial, tanto por la función en sí misma, como por la natura leza del órgano al cual se le asigna.

3o.- Esta función (por lo mismo que es sólo policiva) no es una actividad judicial.

4o.- El objetivo de ésta función policiva es la investigación de los accidentes y siniestros marítimos de naves y artefactos navales.

5o.- Los hechos que la investigación debe cubrir son:

a) Circunstancias en las cuales se produjo el accidente o siniestro.

b) Causantes del accidente o siniestro

c) Declaración de culpabilidad

d) Avalúo de los daños ocasionados

6o.- La investigación se adelanta mediante el proceso investigativo previsto en el Decreto 2324 de 1.984 y en el Código de Procedimiento Civil, para garantía y seguridad de todas las personas afectadas a la investigación.

7o.- Dicho proceso termina con una providencia llamada fallo, en cuanto contiene los elementos propios de toda investigación y define sus resultados.

8o.- Pero tales fallos, por cuanto no pueden declarar una responsabilidad (condena a indemnizar perjuicios), no prestan mérito ejecutivo ni hacen tránsito a cosa juzgada.

9o.- La responsabilidad a que pueda dar lugar un accidente o siniestro marítimo sólo puede declararla la justicia ordinaria, es decir, los jueces civiles.

2 LA DOCTRINA DEL CONSEJO DE ESTADO

El problema de interpretar la naturaleza y alcance de las funciones de la autoridad marítima había sido objeto de importantes sentencias del Consejo de Estado que sentaron doctrinas contradictorias sobre el particular.

Así, en el caso de la Compañía de Vapores Norden S.A. contra la Empresa Puertos de Colombia en que se ventilaba el conflicto surgido a raíz de la colisión del buque "NORDFARER" con un muelle de ésta empresa, el Consejo de Estado en sentencia de Junio 8 de 1.976 (Consejero Ponente Dr. Jorge Valencia Arango, Expediente No. 1.590 reiteró la siguiente doctrina profesida por la Sección Primera de esa corporación en sentencia del 22 de septiembre de 1.970 (Expediente 1206):

"Por manera que si el Capitán de Puerto tiene en el caso de autos calidad de Juez de Policía, la decisión que profirió en éste juicio es policiva o jurisdiccional, extraña a la competencia del Consejo".

". . la intervención de la autoridad portuaria se encamina a levantar la investigación de correspondiente para deducir la responsabilidad de quien la tenga y luego de deducida, condenar a la parte responsable al pago de los daños, las costas, etc., etc.

Esto indica a las claras que la clase de providencia cuya nulidad se demanda, es de aquellas que no puede ser conocida ni fallada por la jurisdicción contencioso administrativo.

Y reiteró la doctrina anterior con apoyo en el actual Código de Comercio y en el Decreto Ley 2349 de 1.971, en los apartes que a continuación transcribimos:

"Se trata, pues, de funciones jurisdiccionales, de verdaderas sentencias judiciales, por su forma y por su contenido y por ser providencias de fondo que ponen fin a un verdadero proceso, cuyo procedimiento y recursos aparecen detalladamente previsto y con vocación para hacer tránsito a cosa juzgada y, obviamente, con efectos ejecutivos, como que reúnen los requisitos de los títulos que apoyan el cobro forzado. . ."

"Se impone, entonces como conclusión final, que los fallos expe didos por el Capitán de Puertos de Buenaventura y por la Direc ción de Marina Mercante Colombiana, éste último confirmatorio de aquél, tiene fuerza de cosa juzgada, prestan mérito ejecutivo ante los jueces competentes y, agotan por consumación, legalmen te la jurisdicción del Estado, haciendo imposible una nueva contro versia entre las mismas partes y por la misma causa". . .

El Consejo de Estado, consecuencialmente, se declaró inhibido pa ra conocer del negocio.

Posteriormente, en sentencia de Marzo 31 de 1.981 (Magistrado Ponente Dr. Alfonso Arango Henao. Expediente 2728), el Consejo de Estado refiriéndose a unas resoluciones de la Capitanía de Puer to de Cartagena y de la Dirección General Marítima y Portuaria, en las cuales se declaró a un armador responsable de las averías ocasionadas a un cargamento de cebada, y en cuya nulidad impetra ba el actor, ARGYROS COMPAÑIA NAVIERA S.A., se expresó así:

"Estos actos administrativos y "no sentencias", que sólo puede dictar la rama jurisdiccional, son demandables ante la jurisdic ción mediante el ejercicio de la acción de plena jurisdicción. .."

En este caso el Consejo de Estado tambien se declaró inhibido para conocer del negocio, pero no por falta de competencia, sino por ineptitud de la demanda, debido a que la acción procedente era la de plena jurisdicción y no la de nulidad impetrada.

CAPITULO XVII

CONCLUSIONES

1.- Estamos en un punto crucial de nuestra historia. Con Colombia cambia su mentalidad mediterránea y vuelve sus ojos hacia el mar, fuente de progreso y desarrollo con el cual la Divina Providencia tuvo a bien colmar a nuestra Patria.

De conformidad con el texto de la Convención firmada en Jamaica por 117 países en octubre de 1.982, entre ellos Colombia, se ratificó lo que la ley 10 del 4 de Agosto de 1978 había consagrado, al asumir jurisdicción sobre 928.000 Km^2 de áreas marinas, incluyendo los recursos que se encuentran en la columna de agua, el lecho y el subsuelo del mar dentro de esa jurisdicción.

Esa decisión reivindicatoria tiene un reclamo político muy amplio, de coherencia ideológica y continuidad gubernamen

tal: En efecto se ejecutó en la administración López Michel sen, se prosiguió en la administración Turbay Ayala y se amplía y profundiza en la presente administración. Que es tanto como decir, "Continuidad de Patria". Clarividente de su futuro marino, Colombia tiene ya una infraestructura de alto nivel técnico, científico y operativo a través de la Armada Nacional, Ingeominas, Inderena, Colciencias, las Universidades; y en fin, otras muchas instituciones quepue den afrontar el reto de nuestros mares en su investigación, en transferencia de tecnología y en la preservación ecológi ca.

2.- La reforma contenida en el Decreto 2324 de 1.984 que co rresponde básicamente a aspectos administrativos relacio nados con el sector marítimo, trata de una manera muy de cidida aspectos del Derecho del Mar, particularmente en cuanto se refiere a la jurisdicción de la Autoridad Marítima y Portuaria. Desde la ley 10 de 1.978, conocida como "LA LEY DEL MAR", ningún otro estatuto legal colombiano ha bía reafirmado la soberanía y jurisdicción hasta el límite ex terior de la Zona Económica Exclusiva, ni había sostenido los principios de competencia de la Nación Colombiana como Estado de Pabellón.

3.- El procedimiento para la investigación de accidentes o siniestros marítimos ha sido actualizado; se ha abreviado, en relación con el consignado en el Decreto 2349 de 1.971, en cuanto se refiere a la capacitación de imponer multas y otras sanciones a los infractores de las normas; éstas se han actualizado en su valor y, para éste efecto, se ha fijado el procedimiento administrativo previsto en el Código Contencioso recientemente expedido.

4.- Las funciones que se le asignan a la Dirección General Marítima y Portuaria en lo relacionado con los accidentes o siniestros marítimos, tienen carácter de policía administrativo, por la función en sí mismo y por la naturaleza del órgano al cual se le asignan.

El carácter de los hechos cuya investigación se les atribuye, exige conocimientos y pericios especializados, indispensables para el acierto en el ejercicio de esas funciones, de ahí que su cumplimiento se confíe al Ministerio de Defensa por intermedio de la Armada Nacional, quien se dedica al estudio y práctica de las actividades marítimas. Ningún otro organismo de la administración podría desarrollar esas funciones con la misma idoneidad, ni cumplirlas con la misma eficacia.

La naturaleza de los hechos que se deben investigar exige que la correspondiente función se asigne con criterio de especia lización.

5.- En materia fluvial es bien conocido que la competencia gene ral corresponde a la Dirección de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras Públicas; sin embargo, el Decreto 2349 de 1.971, asignaba jurisdicción sobre los ríos limítrofes na vegbbles; el Decreto 2324 de 1.984 optó por establecer los límites de los ríos de jurisdicción de la Dirección Marítima y Portuaria, identificándolos plenamente,; en consecuencia, aquellos que no se encuentran consignados en esta norma o las áreas de los ríos que no han sido expresamente fijados como jurisdicción de la Dirección Marítima y Portuaria, se guirán siendo competencia de la Dirección de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras Públicas.

6.- Las grandes responsabilidades que tiene la Dirección General Marítima y Portuaria enfrentadas a la limitada posibilidad de completar su planta de personal por la conocida situación que vive el país, exige ingentes esfuerzos y la necesidad de com pletar la sistematización en la sede central de Bogotá y en las distintas Capitanías de Puertos.

7.- Se deben crear asignaturas en los distintos niveles de educación en Colombia, que tengan como objetivo fomentar el interés del conocimiento de nuestra Historia Marítima, de nuestros recursos, de su aprovechamiento y de las obligaciones y derechos de nuestro país, en materia marítima.

BIBLIOGRAFIA

ANGEL CASTRO, Hector Enrique. Código de Procedimiento Civil, Editorial Publicaciones Edwins, Primera Edición, Medellín, Colombia, 1.985.

BEGUERY, Michel. La Explotación de los Océanos, Editorial El Ateneo, Instituto de Publicaciones Navales, Centro Naval de Buenos Aires, Argentina, 1.978.

CABANELLAS, Guillermo. Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Editorial Heliasta S.R.L., 12a. Edición Buenos Aires, Argentina.

DICCIONARIO DE LA REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. Editorial España-Calpe, 20a. Edición, Madrid, España, 1.984.

DECRETO LEY 10 de 1.978.

DECRETO LEY 2349 de 1.971.

DECRETO LEY 2324 de 1.984.

MESSINEO, Francesco. Derecho Civil y Comercial, Ediciones Jurídicas-Europa-América, Buenos Aires, Argentina, 1979.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. El Nuevo Derecho del Mar, Editorial Imprenta Nacional de Colombia, Bogotá, Colombia, 1.984.

ORTEGA TORRES, Jorge. Código Civil, Editorial Temis, 2a. Edición, Bogotá D.E., Colombia, 1.972.

_____. Constitución Política de Colombia, Editorial Temis, 7a. Edición, Bogotá, D.E., Colombia

PEREIRA MONSALVE, Luis César, Código de Procedimiento Civil, Editorial Publicaciones-Edwins, Primera Edición, Medellín, Colombia, 1.985.

REVISTAS VARIAS DE LA ARMADA NACIONAL DE COLOMBIA. Números 43, 44 y 46 de 1.985, Bogotá D.E.

SENTENCIA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. Marzo 29 de 1.982.

SENTENCIA DEL CONCEJO DE ESTADO. Septiembre 22 de 1.970, Junio 8 de 1.976 y Marzo 31 de 1.981.

USECHE LOPEZ, Carlos A. Código de Comercio, Editorial Colombiana Ltda. Edicolda, Primera Edición, Bogotá, Colombia, 1.978.