



FOTO: Archivo Particular

LA GUAJIRA: EL ESLABÓN LOGÍSTICO QUE COLOMBINA NO PUEDE SEGUIR POSPONIENDO

La Guajira no es solo tierra de sal, carbón y parques eólicos. Es, potencialmente, el nodo logístico que la economía nacional necesita para descongestionar sus puertos saturados, reducir su sobrecosto comercial y proyectarse como plataforma de redistribución hacia el Gran Caribe. Convertir este territorio en un soporte logístico de primera línea, mediante el robustecimiento de su infraestructura portuaria y aeroportuaria, no es un anhelo regional. Es una urgencia estructural.

La geografía no miente. Situada en la confluencia de rutas marítimas globales, a escasa distancia del Canal de Panamá y con acceso directo a los corredores comerciales de

Norteamérica y Europa, La Guajira posee una ventaja comparativa que pocos territorios pueden emular. Sin embargo, esa ventaja hoy está amortiguada por décadas de centralismo logístico. Mientras puertos como Cartagena y Santa Marta operan cerca de su límite de capacidad, y aeropuertos regionales lidian con restricciones de pista, terminal y conectividad internacional, La Guajira sigue siendo una promesa por materializar. Un puerto de aguas profundas, una terminal de carga con estándares multimodales, un aeropuerto internacional habilitado para logística y pasajeros de largo radio, y corredores terrestres eficientes podrían transformar este extremo norte en un hub de redistribución, exportación y tránsito inteligente.

Los números no dejan lugar a dudas. **El Caribe alberga más de 300 millones de consumidores y un PIB combinado que supera los 420.000 millones de dólares. En las Antillas Neerlandesas, Colombia ya tiene un pie en la puerta: en 2024, exportó 41,6 millones de dólares solo a Aruba, cubriendo casi el 46 % de las importaciones de la isla. Curaçao, con un PIB per cápita cercano a los 99.000 dólares, importa anualmente más de mil millones de dólares en bienes de consumo, alimentos y materiales. La ventaja geográfica es abrumadora: desde La Guajira hasta Aruba hay apenas 150 kilómetros; hasta Curaçao, menos de 200.** El tiempo de tránsito marítimo se reduciría de 48-72 horas a menos de 12, un diferencial decisivo en la era del comercio ágil, las cadenas just-in-time y la logística de valor agregado.

Para capturar este mercado, la infraestructura debe evolucionar de la especialización extractiva a la multimodalidad inteligente. Aquí entran en juego proyectos estructurales como Puerto Brisa, históricamente orientado a la exportación de carbón, pero con calado profundo y ubicación privilegiada que, mediante adecuaciones de patios, grúas y conexiones terrestres, podría diversificar su operación hacia contenedores generales, carga refrigerada y futuros vectores energéticos. Paralelamente, **Puerto Nuevo**, operado por PENSOPORT S.A., promete ser un hub multipropósito con estándares internacionales, capaz de convertirse en centro de redistribución regional y aprovechar las ventajas de la zona especial aduanera. En el aire, la Alta Guajira requiere un aeropuerto internacional con pista superior a los 3.000 metros, terminal de carga especializada y conectividad de largo radio, que complemente el sistema marítimo y habilite corredores de alto valor (productos perecederos, componentes tecnológicos, logística urgente y turismo de negocios).

La logística del siglo XXI no se mide solo en contenedores. **La Guajira posee un potencial estimado de 25 GW eólicos y 45 GW solares, con costos de producción de hidrógeno verde proyectados entre 0,8 y 2,6 USD/kg, de los más competitivos del planeta. Un ecosistema portuario-aeroportuario moderno, alimentado por energías renovables y conectado a corredores terrestres eficientes, posicionaría a Colombia no solo como exportador de bienes, sino como plataforma de energía limpia y logística baja en carbono hacia el Caribe, Centroamérica y Norteamérica. En un contexto de nearshoring y reconfiguración de cadenas de suministro, tener un nodo alternativo, resiliente y descarbonizado en el Caribe colombiano es un seguro estratégico.** Sin embargo, las oportunidades se estrellan contra retos ineludibles. Colombia aún arrastra un sobrecosto logístico cercano al 15 % del valor de sus exportaciones, muy por encima del promedio de la OCDE y de competidores regionales. La inacción tiene un precio tangible: mientras Puerto Rico consolida más de 110 instalaciones logísticas y conexión directa a 20 rutas marítimas internacionales, y Panamá aprovecha la sinergia Canal-puertos, La Guajira sigue dependiendo de la coordinación interinstitucional, la certeza regulatoria y la voluntad política para escalar de la viabilidad a la obra. Descentralizar la operación portuaria y aeroportuaria hacia La Guajira no solo descongestionaría nodos saturados, sino que dinamizaría cadenas de valor emergentes: energías renovables, hidrógeno verde, pesca sostenible, turismo de naturaleza y comercio transfronterizo. **Cada contenedor que zarpe o aterrice en suelo guajiro no solo mueve mercancías; mueve empleo formal, atrae inversión extranjera directa, acorta tiempos de entrega y reduce la brecha histórica entre el centro y la periferia. En un mundo donde la resiliencia de la cadena de suministro vale más que la eficiencia a corto plazo, tener un nodo alternativo en el Caribe colombiano es un seguro estratégico.**

Pero el progreso no puede ser un monólogo técnico. Debe ser un diálogo con el territorio. La Guajira es hogar del pueblo Wayuu, de ecosistemas costeros y desérticos frágiles, y de una historia marcada por la ausencia institucional. **Consulta previa vinculante, licencias ambientales con enfoque de adaptación climática, trazabilidad ecológica y programas de formación laboral que prioricen a las comunidades locales no son trámites burocráticos; son pilares de viabilidad social y financiera. La logística del siglo XXI no se mide solo en metros cúbicos de capacidad o toneladas de carga, sino en gobernanza, trazabilidad y equidad. Un puerto que ignora a sus vecinos es un foco de conflicto; uno que los integra, un motor de desarrollo sostenible y gobernanza compartida.**

El momento es ahora. **La reconfiguración de**

las cadenas globales, el impulso al comercio intrarregional y la necesidad de diversificar la economía colombiana exigen decisiones de Estado, no de ciclo electoral. Se requieren alianzas público-privadas con estándares de transparencia, participación de banca multilateral, marcos contractuales ágiles y una visión que entienda la infraestructura no como gasto, sino como semilla de competitividad. Modernizar los accesos marítimos y aéreos de La Guajira es, en esencia, modernizar la forma en que Colombia se conecta con el mundo.

El viento que sopla en el norte no solo mueve molinos; mueve oportunidades. **La Guajira no necesita ser redescubierta. Necesita ser conectada. Y cuando lo esté, no será el extremo del mapa. Será el centro del nuevo pulso logístico de Colombia.**



**ARCESIO
ROMERO
PÉREZ**

X arcesior
@arcesiorommertz