



FOTO: El Tiempo

NODO LOGÍSTICO PORTUARIO EN EL EMPALME TERRITORIAL DE LA GUAJIRA

En el actual proceso de empalme gubernamental para la transición hacia la administración De La Espriella 2026-2030, la planeación logística de La Guajira enfrenta un desafío estructural: la desconexión entre su potencial económico y su infraestructura de soporte. El enfoque técnico no debe centrarse en las obras faraónicas inexistentes (prometidas por el gobierno Petro), sino en la optimización regulatoria y operativa de los activos ya concesionados. En este contexto, el Embarcadero Artesanal Puerto Nuevo, operado por PENSOPORT S.A. en Bahía Portete-Kaurrele (Uribia), se consolida como un nodo logístico estratégico cuya habilitación plena es vital para la competitividad regional y la formación de la frontera. Los argumentos técnicos,

económicos y territoriales que justifican su inclusión en la agenda prioritaria del nuevo Gobierno Nacional, son:

1. La inconsistencia regulatoria del Régimen Especial Aduanero (ZRAE)

Desde una perspectiva de política aduanera, la Zona de Aduanas Especial (ZRAE) de Maicao, Uribia y Manaure, regulada por el Decreto 1165 de 2019, presenta una falencia operativa crítica. El régimen establece beneficios arancelarios y un impuesto de ingreso del 4%, pero condiciona su aplicación al ingreso de mercancías por lugares habilitados por la DIAN.

En la práctica, la ZRAE opera sin una puerta marítima propia en su perímetro, obligando a la carga a ingresar por puertos de otros departamentos y transitar por tierra. Esto no solo encarece la cadena de suministro, sino que debilita el control estatal y fomenta la informalidad. Puerto Nuevo es la única infraestructura portuaria concesionada de vocación pública ubicada dentro de la jurisdicción de Uribia. Cuenta con un Plan de Protección Portuario (PBIP), control de accesos y sistemas de gestión auditable, lo que lo convierte técnicamente en un candidato idóneo para ser declarado zona primaria y depósito público. Habilitarlo ante la DIAN no requiere nueva infraestructura; requiere un acto administrativo que corrija una inconsistencia regulatoria, ampliando la base de recaudo del 4% y mitigando el ingreso irregular de mercancías por el litoral guajiro.

2. Reactivación comercial de Maicao y estructuración de la ZAL

El comercio de Maicao ha erosionado su competitividad frente a otros corredores de importación debido a los márgenes logísticos terrestres. La reactivación de Puerto Nuevo permite estructurar un corredor intermodal eficiente (Puerto Nuevo – Uribia – Maicao – Paraguachón) y habilitar operaciones de cabotaje de corta distancia en el Golfo de Venezuela. El ingreso directo de insumos, materiales de construcción y alimentos por vía marítima reduce drásticamente el peso del flete terrestre en el precio final. Más aún, la sinergia entre el puerto y la ZRAE sienta las bases técnicas para el desarrollo de una Zona de Actividades Logísticas (ZAL). Esto permitiría operaciones de consolidación, almacenamiento y distribución, ofreciendo al comercio popular un canal de importación simplificada, formal y trazable, desplazando progresivamente las rutas informales.

3. Métricas de viabilidad operativa e impacto

socioeconómico

Los registros operativos de la vigencia 2025 demuestran que Puerto Nuevo es un activo viable, pero severamente subutilizado. **El embarcadero moviliza apenas 10.000 toneladas anuales, lo que equivale al 20% de su capacidad máxima estimada (50.000 Ton/año). Este margen de crecimiento del 300% evidencia que el cuello de botella es regulatorio, no de infraestructura.**

El impacto social de su operación actual es contundente: genera 234 empleos directos (en cada operación) y 458 indirectos en la cadena logística, con una participación del 98% de mano de obra Wayuu. Este modelo operativo beneficia directamente a 479 familias y 22 comunidades del área de influencia, demostrando que la integración étnica y la rentabilidad logística no son excluyentes. **La gobernanza intercultural instalada, incluyendo el relacionamiento con las comunidades ancestrales y la armonización con el régimen especial de manejo del parque nacional Bahía Portete, garantiza la viabilidad social y ambiental de cualquier ampliación operativa.**

4. Diversificación: Turismo, Transición Energética y Producción Ancestral

Más allá de la carga general, Puerto Nuevo ofrece soluciones técnicas a problemáticas departamentales transversales:

Turismo Náutico: El modelo turístico actual en la Alta Guajira depende de trochas terrestres con alta huella ambiental y baja trazabilidad. El puerto puede operar como punto formal de embarque hacia Cabo de la Vela y Punta Gallinas, bajo los protocolos de seguridad de DIMAR, permitiendo el registro de pasajeros y estructurando un modelo de ecoturismo comunitario.

Soporte a la Transición Energética: Aunque su calado de diseño de 4,3 metros impone límites técnicos para componentes de gran porte, el puerto es idóneo para el cabotaje de insumos, movilización de personal y recepción marítima de equipos de desalinización y agua potable para los proyectos eólicos y solares de la región.

Cadena de Fría y Producción Wayuu: Puede funcionar como centro de acopio con cadena de frío para la pesca artesanal y la sal Wayuu, sacando estos productos de la intermediación informal y garantizándoles trazabilidad comercial.

5. Hoja de ruta técnica para el Gobierno Nacional 2026-2030

Para materializar estos beneficios, las comunidades wayuu, y el operador portuario exigen decisiones de política pública basadas en el rigor técnico. Las peticiones concretas para los primeros meses de gobierno son:

- Instruir a la DIAN para el estudio y acto administrativo que habilite Puerto Nuevo como lugar de ingreso a la ZRAE y depósito público, con meta

de primera operación en 2027.

- Priorizar a través de INVÍAS y la Gobernación el mejoramiento del corredor vial Puerto Nuevo – Uribia (San Martín).

- Iniciar con la ANI la estructuración para la renovación y ampliación del contrato de concesión (Concesión ANI N.º 001 de 2009), cuyo vencimiento está previsto para 2029.

- Incluir explícitamente a Puerto Nuevo como nodo logístico habilitante en el Plan Nacional de Desarrollo 2026-2030 y en el Plan Maestro de Transporte Intermodal.

La competitividad de La Guajira y la formalización de su frontera no dependen de la invención de nueva infraestructura, sino de la voluntad política para habilitar la que ya existe. Puerto Nuevo es una instalación concesionada, ambientalmente regulada y técnicamente organizada. Es hora de que el Gobierno Nacional asuma su activación plena como un imperativo de eficiencia logística y justicia territorial para La Guajira sea parte de la “Patria milagro”.



**ARCESIO
ROMERO
PÉREZ**

✕ **arcesior**

📷 **arcesiorommertz**