



El mar como oportunidad de desarrollo y proyección del Pacífico colombiano

Fernando Jesús Durán Martínez

Trabajo de grado para optar al título profesional:

Maestría en Estrategia y Geopolítica

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

Bogotá D.C., Colombia

2019

TMEYG 2019

011

EJ. 1

EL MAR COMO OPORTUNIDAD DE DESARROLLO Y PROYECCIÓN DEL PACÍFICO
COLOMBIANO

CC FERNANDO JESÚS DURÁN MARTÍNEZ

Director:

HENRY CANCELADO FRANCO, MSc

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA

CURSO DE ESTADO MAYOR

2019

EL MAR COMO OPORTUNIDAD DE DESARROLLO Y PROYECCIÓN DEL PACÍFICO
COLOMBIANO

CC FERNANDO JESÚS DURÁN MARTÍNEZ

Trabajo de Grado para la Maestría
en Estrategia y Geopolítica.

Asesor del trabajo
PROFESOR HENRY CANCELADO

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA
CURSO DE ESTADO MAYOR

2019

Dedicatoria

Al Dios El presente trabajo lo dedico a Dios quien es el faro que guía mis acciones y mis pasos, además de mi fortaleza e inspiración; a mis padres, mis hermanos, mis tres princesas, Danna, Lauren y Majo y el pequeño Juan Diego quienes son el motor y motivación en el día a día para avanzar y crecer como profesional y ser humano; a todas las personas que me han acompañado a lo largo de mi carrera militar, superiores, compañeros y subalternos, quienes con su ejemplo, trabajo y enseñanzas me han ayudado a llegar hasta este momento de mi vida, y por ultimo a quienes desde el cielo aun me acompañan y protegen en cada jornada.

Agradecimientos

Al Profesor Henry Cancelado por sus pacientes, invaluable y oportunos aportes al presente trabajo de investigación, por hacer parte de esta travesía académica, por transmitir su experiencia y conocimientos y ayudar a plasmarlos en las líneas de esta investigación, en pro del desarrollo de una región marginada históricamente, así como a la Defensa y Seguridad Nacional.

Al equipo de trabajo de la Maestría en Estrategia y Geopolítica, a mi Coronel (Ra) Eduardo Moreno, Camila, Nidia y especialmente a Wisman por sus incalculables aportes y apoyo en todo el recorrido por este periplo académico, su experiencia, conocimiento y amistad fueron fundamentales para dar un buen termino a este trabajo.

Al cuerpo de docentes y asesores de la Maestría en Estrategia y Geopolítica, que a través de la catedra y lecturas proporcionaron las herramientas y conocimiento necesario para la construcción de este trabajo investigativo, su profesionalismo, entrega y deseos de un mejor país fueron fundamentales y enriquecedores.

Resumen

El presente documento contiene una propuesta de los lineamientos que Colombia debe incluir en la agenda de desarrollo de la región Pacífica colombiana, alineando la gran estrategia nacional plasmada en el Plan de Desarrollo 2018-2022, la Política de Defensa y Seguridad del Ministerio de Defensa, y la visión de desarrollo de las Fuerzas Militares específicamente de la Armada Nacional en el Plan de Desarrollo 2030, a través de la estrategia marítima nacional que se plantea desde la Armada Nacional para la protección de los intereses marítimos nacionales.

Este documento alinea el concepto de talasocracia con una ambición regional en la cual se combina el concepto para que, a través del Océano Pacífico, se de un desarrollo económico, político y social de la costa colombiana que permita posicionar a la región como un enlace económico y comercial a nivel global y de este modo derive en una mayor influencia de Colombia en el escenario internacional y su política de alcanzar el nivel de potencia media regional.

En las líneas de acción presupuestadas pretenden lograr la integración entre todos los campos de acción del Estado y plantea desde políticas de Estado en el mediano y largo plazo los elementos necesarios que permitan a la región alcanzar la competitividad y especialización en mercados definidos, dejando atrás las políticas de gobierno en la necesidad de definir tácitamente los intereses nacionales.

Palabras clave: Talasocracia, Desarrollo, Estrategia, Políticas de Estado, Competitividad

Abstract

This document contains a propose with the guidelines that Colombia must follow in order to develop its Pacific Region, taking the National Strategic, that is incorporated inside the Government plan 2018-2022, the Defense and Security Policy and the vision of the Military Forces, specifically of the Colombian Navy Plan 2030, through the National Maritime Strategy that is set by the Colombian Navy to the protection of its National Maritime Objectives.

This document aligns the thalassocracy concept with a regional ambition, where the Pacific Ocean plays a main role in order to allow an economic, political and social development in the Colombian coast with the purpose of set Colombia as an economic and commercial worldwide liaison that influences positively the international environment and allows reaching its objective of become a Middle Power Country.

The guidelines proposed aim to integrate all the Colombian government's fields of action and raises from the state policies in the middle and long term the tools that allow reaching competitiveness and specialization inside defined markets, leaving behind the wrong way of define National Objectives with a tactical mindset.

Key words: Thalassocracy, development, Strategy, State Policies, Competitiveness.

Tabla de Contenido

<i>Dedicatoria</i>	3
<i>Agradecimientos</i>	4
<i>Resumen</i>	5
<i>Abstract</i>	6
<i>Tabla de Contenido</i>	7
<i>Lista de Ilustraciones</i>	8
<i>Lista de Tablas</i>	9
<i>Lista de Graficas</i>	9
<i>Introducción</i>	10
<i>La Marina del 2030 y 2050</i>	21
<i>El Pacífico, un Océano de Oportunidades</i>	42
<i>Lineamientos para el crecimiento y desarrollo del Pacífico colombiano</i>	58
Lineamientos Presupuestados para Desarrollo y Crecimiento de la Región Pacífico .	79
Políticas agrícolas de incentivos para las zonas rurales.	80
Integración sistemas de transporte, modernización, ampliación, diseño y construcción.	82
Infraestructura portuaria y logística en áreas costeras.	87
Fortalecimiento Fuerzas Militares y Policiales	92
Diseño, elaboración e implementación de una Estrategia Marítima Nacional.....	94
Voluntad Política y políticas a largo mediano y plazo.....	96
Integración regional y expansión.	98

Conclusiones 102

Bibliografía..... 108

Lista de Ilustraciones

Ilustración 1 Ranking movimiento contenedores 2015 (fuente CEPAL) 14

Ilustración 2 Estrategia Pentagonal Naval Armada de Colombia 32

Ilustración 3 Objetivos Estratégicos Misionales Armada de Colombia..... 34

Ilustración 4 Jerarquización de Armadas por grupos de poderes, realizado (ARC,2014) 37

Ilustración 5 Comercio Marítimo Internacional, años indicados 45

Ilustración 6 Acuerdos Comerciales notificados en la OMC 2018 47

Ilustración 7 Acuerdos Regionales de Integración Económica en la Cuenca del Pacífico 52

Ilustración 8 Proyecto inversión ferroviaria Bioceánica para unir el Atlántico y el Pacífico .. 54

Ilustración 9 Cuenca del Pacífico y líneas de comunicación marítima 2012 56

Ilustración 10 Zonas Económicas Especiales China..... 64

Ilustración 11 Zonas Económicas Especial Colombia 64

Ilustración 12 Balanza Comercial segun zonas francas Colombia 74

Ilustración 13 Reporte Global de Competitividad 2018-2019 83

Ilustración 14 Evolución mundial transporte marítimo de carga 88

Lista de Tablas

Tabla 1 Movimiento carga contenedores 2016-2017 15

Tabla 2 Crecimiento Colombia por regiones geográficas 2017-2018 73

Tabla 3 Distancia entre ciudades portuarias* y principales centros urbanos y financieros 77

Tabla 4 Evaluación pilar de infraestructura en Colombia 2018..... 84

Lista de Graficas

Grafica 1 Población rural (% de la población total) en Colombia 1960-2018..... 81

Introducción

La región Pacífico es una de las áreas de Colombia más pequeña en extensión terrestre (83.170 Km² aproximadamente), compuesta por cuatro departamentos, tres de los cuales solo la componen en su parte costera, estos departamentos son Valle del Cauca, Cauca y Nariño, el departamento del Choco es el único departamento en su totalidad territorial que compone la región pacífica. Es importante resaltar que el Pacífico colombiano posee una extensión marítima de 330.000 Km² aproximadamente (Comisión Colombiana del Océano, 2018).

La zona del litoral presenta altos niveles de ruralidad, allí se ubica la mayor parte de las áreas protegidas y las comunidades étnicas, además sus costas albergan el puerto intermodal que más carga mueve en el país, Buenaventura. Las actividades económicas de esta zona están asociadas principalmente a los servicios sociales, la agricultura, la minería y el comercio. Por otra parte, la zona andina cobija la mayoría de los nodos de desarrollo de la región, allí se ubican las principales aglomeraciones urbanas, incluidas tres de las capitales departamentales, excepto Quibdó. Las actividades económicas de esta franja están concentradas en la manufactura, los servicios empresariales y la agroindustria. (Gobierno de Colombia DNP, 2018).

En contraste con el resto de las áreas costeras de los países de la cuenca del Pacífico esta área nacional presenta muy bajos índices económicos, sociales, de infraestructura y de desarrollo que son motivo de estudio.

La cuenca del Pacífico, hablando del área comprendida por el Océano Pacífico, es la región oceánica mas grande del globo terráqueo, alcanza su extensión 161.760 millones de Km² (Geoenciclopedia, s.f.), en ella convergen las economías mas importantes del mundo, esta compuesta por los territorios o Estados con costa en Asia, Australia y América , así como las islas bañadas por las aguas del océano Pacífico, que poco a poco se consolidan como actores influyentes en el sistema internacional como por ejemplo Estados Unidos y China por solo mencionar dos de los mas visibles estadísticamente hablando.

La Cuenca del Pacífico está integrada por aproximadamente 40 Estados. Juntos representan aproximadamente el 40% de la población mundial, que produce más del 45% del monto total producido en el globo. Estos países en sus mares poseen la mayor cantidad de recursos vivos y tienen en sus fondos marinos quizá los principales yacimientos de recursos minerales para el futuro de la humanidad. En síntesis, la Cuenca del Pacífico representa hoy el área de mayor dinamismo y crecimiento en el comercio internacional y en la economía mundial. (Malaver, 2010).

La talasocracia, como se menciona en el libro estrategia marítima, evolución y prospectiva (Esdegue, 2016): “al igual que el de otras formas de poder como la democracia o la aristocracia— proviene de las raíces griegas *thalassa* (mar), y *kratos* (poder, gobierno). Es decir, el gobierno de una potencia marítima”. Bajo esta definición se puede observar una tendencia en el desarrollo y crecimiento económico y de influencia de gran parte de los países de la cuenca del Pacífico y es que la conquista, empleo, control y ejercicio del mar cobra un importante interés que se refleja en el desarrollo de infraestructura marítima y competitividad en puertos e industria marítima incluyendo de forma muy destacada la capacidad en diseño y

construcción de plataformas marítimas con fines militares, industriales, comerciales y de investigación científica.

Para la segunda década del siglo XXI la política exterior colombiana inicio un proceso de fortalecimiento y de expansión hacia nuevos socios comerciales que permitieran la diversificación del comercio no solo desde la vista de nuevos socios comerciales sino también de la diversificación de los productos y servicios que tiene la capacidad de brindar. Este comportamiento es expuesto por Pastrana & Vera, 2015, “el Estado colombiano ha madurado y necesita mayores grados de autonomía política y económica y oportunidades para desempeñar algunos roles regionales e internacionales que le permitan exponerse ante sus pares como líder o por lo menos como un país con las capacidades suficientes para participar de manera visible en las dimensiones económicas, política-militar, cultural-ideológica del sistema internacional”.

Ante este interés de la política exterior colombiana es imposible no abrir la posibilidad de un espacio en la cuenca del Pacífico que logre dinamizar la estrategia del Estado en su diversificación y desarrollo a través de acuerdos comerciales e integración a esta zona de la cual países como Chile, Perú y México, han sabido aprovechar y establecer relaciones comerciales favorables a sus intereses. Frente al caso del gigante asiático es importante tener en cuenta como menciona Pastrana & Gehring, 2017, la Republica Popular China ha tenido que procurar ingentes cantidades de materias primas, que le permitan dar cobertura a la gran demanda de productos primarios que requiere los mas de 1.300 millones de habitantes chinos.

Colombia, aunque no posee una gran cantidad de recursos en comparación con otros países de la región ha despertado el interés de empresas chinas para la explotación de diferentes recursos estratégicos. América Latina se convirtió en un mercado estratégico para los productos chinos. Lo cual se convierte en un reto para la competitividad que debe alcanzar el país para hacer frente a su posición frente a la alianza Pacífico y un posible futuro escenario de presencia en el acuerdo transpacífico de cooperación económica.

Para la Armada Nacional de la Republica de Colombia, su misionalidad la compromete desde el campo de acción militar para aportar en seguridad, lo que conlleva como consecuencia al desarrollo en interdependencia con los campos de acción económico, político y psico-social, en una zona o región que debido a varios fenómenos que se abarcaran en la presente investigación que permitirá no solo entender la problemática sino establecer una propuesta de lineamientos que permita mejorar su competitividad y desarrollo a partir de una política marítima que acerque al Pacífico colombiano a convertirse en una "región talasocrática" (este concepto no existe al hablar de región y por lo tanto la idea es explotar el concepto y su aplicación desde un área o región que permita dinamizar el desarrollo desde el mar con un impacto nacional)

Aprovechando la importancia comercial y económica que representa el mar y empleo de sus líneas de comunicación vitales de superficie en un escenario globalizado y contando con la posición geoestratégica del Pacífico colombiano, cobra una importante relevancia la necesidad de participación en tratados económicos y comerciales como por ejemplo el Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica (TPP por sus siglas en inglés: Trans-Pacific Partnership) (Rocha, 2017), al cual Colombia en el año 2018 manifestó su deseo de hacer parte y para la cual Colombia debe prepararse para ser competente, implementado una

política marítima que motive el desarrollo en infraestructura e industria marítima que permita el crecimiento de Colombia como país marítimo y de la región Pacífica colombiana como región talasocrática.

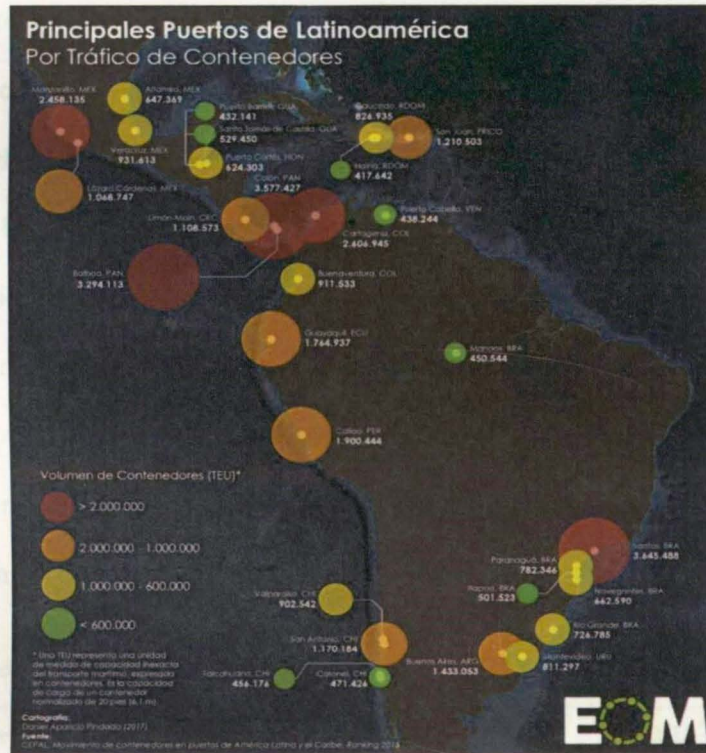


Ilustración 1 Ranking movimiento contenedores 2015 (fuente CEPAL)

En el Pacífico colombiano existen dos puertos marítimos de las 10 zonas portuarias existentes en el país, las ocho restantes se encuentran en la región Caribe, siendo el puerto de Buenaventura el de mayor importancia e interés comercial en el litoral Pacífico colombiano. El puerto de Tumaco es un pequeño puerto multipropósito, por donde se movilizan carga general, y carga granel líquido (aceites combustibles). El complejo portuario industrial de Buenaventura es el más importante del Pacífico y de Colombia debido al volumen de carga que maneja. Tiene una ubicación estratégicamente privilegiada. Se encuentra en el centro del mundo, equidistante de las principales rutas marítimas que atraviesan el planeta. Además, es uno de los puertos del continente americano más cercano al mercado asiático, aspecto ideal

para aprovechar las ventajas de los tratados de libre comercio suscritos recientemente, así como los que se encuentran en proceso de formalización. (Pérez, 2017).

En la tabla 1 se relaciona el ranking de movimiento de contenedores en las terminales portuarias del Pacífico correspondiente a los países latinoamericanos, donde se puede observar que el puerto de Buenaventura es el de mayor movimiento comercial y el segundo en competitividad en el país, ocupa el noveno puesto en importancia en la región, con una cuarta parte del movimiento de contenedores del primer puerto del ranking latinoamericano, adicional y no menos preocupante, el puerto o terminal portuario de Tumaco no es relacionado por la CEPAL, 2018, durante los años 2015, 2016, 2017 entre los cincuenta puertos de mayor importancia de Latinoamérica en movimiento de contenedores, lo cual refleja la poca importancia de este terminal portuario.

Tabla 1 Movimiento carga contenedores 2016-2017

No.	País/ Country	Puerto/ Port	2016	2017
1	Panamá	Colón (MIT, Evergreen, Panamá Port)	3.258.381	3.891.209
2	Panamá	Balboa	2.989.860	2.986.617
3	México	Manzanillo	2.578.822	2.830.370
4	Perú	Callao (inc. DPW/ APM)	2.054.970	2.250.224
5	Ecuador	Guayaquil	1.814.915	1.871.591
6	Chile	San Antonio	1.287.658	1.296.890
7	México	Lázaro Cárdenas	1.115.452	1.149.079
8	Chile	Valparaíso	884.030	1.073.734
9	Colombia	Buenaventura (inc. SPR, TCBUEN y ZP)	869.061	920.000
10	Chile	San Vicente	502.065	516.449
11	Chile	Coronel	432.671	431.213
12	Guatemala	Puerto Quetzal	427.375	367.239
13	Chile	Lirquen	264.149	311.072
14	Costa Rica	Caldera	264.371	289.582
15	Chile	Iquique	271.733	280.353
16	Chile	Arica	225.029	238.018
17	México	Ensenada	191.708	230.185
18	Perú	Paíta	219.226	228.367
19	El Salvador	Acajutla	202.165	209.903

Elaboración propia. (Fuente CEPAL 2018)

El mejoramiento en infraestructura portuaria no es el único requisito necesario para lograr la competitividad y desarrollo que requiere el país y específicamente la región Pacífica con el fin de convertirse en una región Talasocrática, también, el desarrollo del pensamiento y conciencia marítima es importante para potencializar el crecimiento de la región, adicionalmente, las líneas de comunicación o nodos de comunicación son esenciales para el transporte de comercio entre los puertos y las ciudades del interior del país.

Por último, Citando un aparte del libro La Armada y el mar de los siete colores: "la Armada cumple con su rol constitucional de defensa y mantenimiento de la integridad territorial; y por otro, vela por proteger intereses comunes en la región y que son de todo el interés mundial. Aunado a ello, y considerando la relevancia del océano en la economía global, el mar se configuraría entonces como polo de desarrollo regional, por lo cual la Armada de Colombia debe propender por su buen uso, seguridad, protección y administración". (Armada Republica de Colombia, 2018), de allí, se puede establecer el importante papel de la Armada Nacional en el desarrollo marítimo a partir de las unidades a flote, fluviales y costeras a lo largo de la geografía nacional en donde hace presencia la Armada Nacional.

En coherencia con el plan estratégico en el que se viene trabajando desde el año 2007 y con visión al 2030 de ser una Armada mediana de proyección regional cuyo empleo óptimo y flexible de sus capacidades, le permitirá cumplir con múltiples roles para el control adecuado de sus espacios marítimos y fluviales, esto, como resultado de un justo balance entre el tamaño de la fuerza y su capacidad para desplegarla en estos espacios, como se menciona en el Plan de Desarrollo 2030 V2 (Armada Republica de Colombia, 2018). Con esto se ratifica una vez más, la importancia y gran reto para la Armada Nacional en

coordinación con los diferentes campos de acción o instituciones del Estado para proyectar un Plan Nacional Estratégico que permita alcanzar los Intereses Marítimos Nacionales en la cuenca del Pacífico.

Con todo lo anterior la presente investigación tiene como planteamiento del problema ¿Cuáles son los fundamentos estratégicos para la proyección geopolítica del Estado colombiano hacia el Pacífico a través de la Armada Nacional para ser una potencia regional bioceánica y plurifluvial? Formulándose como objetivo general, de este estudio, Proponer los fundamentos estratégicos que deben sustentar la proyección geopolítica del Estado colombiano hacia el Pacífico a través de la Armada Nacional para ser potencia regional media, teniendo en cuenta los medios del Estado que puedan aportar a tal fin. De esta manera, para alcanzar dicho objetivo se debe desarrollar los siguientes objetivos específicos: Integrar la proyección de la Armada de Colombia en el plan estratégico 2030 a los lineamientos que permitan el desarrollo de estrategias que permitan la proyección Geopolítica de una región talasocrática. Identificar las oportunidades que las organizaciones regionales del Pacífico ofrecen al Estado colombiano para la construcción de estos lineamientos. Definir lineamientos para el desarrollo de estrategias que proyecten el crecimiento y desarrollo de la región Pacífica como una región talasocrática.

El sistema internacional ha mostrado una idea de establecer un orden mundial desde la paz de Westfalia de 1648, la evolución de las relaciones internacionales y el comportamiento de los actores del sistema internacional, todo orden mundial internacional enfrenta tarde o temprano dos desafíos: el cuestionamiento de su validez y, consecuentemente, la redefinición de su legitimidad (Kissinger, 2014). Es importante ver como desde comienzos del siglo XX aparecieron en el panorama mundial los actores no

gubernamentales que a lo largo del siglo XX y comienzos del siglo XXI han sido cada vez mas relevantes, pero como muchos de los procesos naturales, este también ha mostrado una tendencia cíclica que permite pensar o proyectar en prospectiva, la posibilidad nuevamente del predominio de los Estados-Nación en las relaciones del sistema internacional en interrelación con los actores no gubernamentales.

De este análisis nace la importancia de comprender aun más el comportamiento de la cuenca del pacífico y la influencia del gigante asiático en el panorama, económico, político y comercial. Ante lo anteriormente mencionado es importante para Colombia en el escenario internacional actual, la expansión de su mercado no solamente en socios comerciales sino también en la diversificación de productos y servicios.

Desde finales de la década de 1970 se establecieron relaciones diplomáticas con Vietnam, Tailandia, Indonesia, Filipinas, Singapur y Malasia (Velosa, 2012), si bien es cierto, Colombia ha internacionalizado sus relaciones globales, como menciona Bermudez, 2010, “desde la pérdida de Panamá, Colombia ha buscado satisfacer sus objetivos diplomáticos principalmente por medio de la asociación con el país del norte”.

La convicción generalizada de las élites políticas y económicas de que la proximidad era deseable como estrategia para defender los intereses nacionales dio lugar a la consolidación de la doctrina del *respice polum*”, situación que ha llevado a asumir ciertas posturas que han perjudicado las relaciones diplomáticas y comerciales con países asiáticos, y a establecer en Estados Unidos la política diplomática nacional y las principales importaciones y exportaciones con el norte, pero la globalización y el libre mercado es una amenaza a los intereses de los Estados que no logren diversificar su economía.

Colombia a pesar de su posición geoestratégica que une el norte y Suramérica y por ser un punto intermedio entre Europa y Asia sumado a la cercanía al canal de Panamá, solo hasta esta segunda década ha visto la necesidad de diversificar su mercado y es en este escenario donde la región pacífico se presenta como una opción de alcanzar los intereses nacionales de tener el liderazgo regional y, a través de los países de la cuenca del Pacífico, generar competitividad y desarrollo que deriven en convertir el pacífico en una región talasocrática.

Bajo lo anterior, se comprende la importancia del estudio que permita proporcionar lineamientos desde el Estado y la geopolítica para la adopción e implementación de políticas que coadyuven al desarrollo y crecimiento de la región Pacífica y el país desde el mar, así como la forma de generar la conciencia estratégica marítima que permita optimizar los esfuerzos en esta región para establecer y alcanzar intereses marítimos del Estado a través del Pacífico colombiano y su conexión con la cuenca del Pacífico.

Para la presente investigación se plantea inicialmente un análisis de la situación en el desarrollo y proyección de la región Pacífico como foco nacional desde infraestructura que le permita competitividad a nivel regional (Latinoamérica), posteriormente se realiza un análisis del comportamiento de los países de la cuenca del Pacífico especialmente los países asiáticos en los últimos cincuenta años, las políticas y estrategias que han permitido el desarrollo económico y comercial desde el empleo, uso, control y aprovechamiento del mar en su interconectividad con la región y el mundo, adicional se revisaran los aportes que se plantean por parte de la Armada Nacional en el Plan Estratégico Naval 2030 para la región Pacífica y la interacción con el Plan Nacional de Desarrollo del actual gobierno, como punto de partida

en los intereses nacionales desde la perspectiva marítima y fluvial en la región que permitan la proyección y asumir el liderazgo regional.

La Marina del 2030 y 2050

Colombia tiene características geográficas, hidrográficas y oceanográficas particulares que le otorgan recursos y condiciones propicias para un adecuado desarrollo como nación, su ubicación geográfica en la zona ecuatorial, específicamente como límite divisorio de la parte central del continente americano con el cono sur del mismo, le otorga acceso a los océanos Pacífico y Atlántico, sin olvidar mencionar la existencia de un paso natural de migración, al mismo tiempo, de contar con reservas hídricas importantes representadas en importantes afluentes fluviales, teniendo por último un recurso invaluable como lo son las reservas selváticas de todo el mundo, la Amazonía. Cada una de estas condiciones evidencia que dentro de las fuentes de poder a las cuales puede tener acceso el Estado colombiano es tanto sus recursos naturales sino también su potencial oceánico y marítimo.

Teniendo en cuenta este escenario, las Fuerzas Militares de Colombia vienen trabajando desde principios del siglo XXI, en importantes planes estratégicos que permitan recuperar, mantener e incrementar capacidades estratégicas, operacionales, tácticas y de apoyo a las instituciones del Estado para garantizar la soberanía, la protección y defensa de los intereses nacionales, que aunque no están tácitamente descritos se fundamentan en lo establecido en la Constitución Política de Colombia de 1991, en su artículo 2, estos intereses nacionales que se permiten garantizar el bien común y dentro de los que se pueden resaltar algunos de los recursos naturales descritos en el párrafo anterior.

En consecuencia, la Armada de Colombia desde la primera década del siglo XXI viene trabajando en el Plan de desarrollo 2030¹ y los Planes Estratégicos Naval, emitidos cada cuatrienio, en los cuales proyecta y direcciona el crecimiento de la institución desde la recuperación, mantenimiento e incremento de sus capacidades estratégicas, operacionales, tácticas y de apoyo, adicional incluye el desarrollo de una capacidad de influencia regional, pero para alcanzar los objetivos trazados por la marina los componentes mas importantes son la Conciencia Marítima y Voluntad Marítima, como los dinamizadores mas importantes de la ecuación de la estrategia marítima y estos dos componentes se convierten en la piedra angular sobre la cual se puede materializar un desarrollo naval y marítimo creíble y sostenible en el tiempo, proyectando no solo planes en el mediano plazo 2030, sino que permiten trazar la hoja de ruta a largo plazo al 2050.

Este crecimiento en capacidades esta acompañado de una definición de los roles y funciones misionales dentro de la institución y en las Fuerzas Militares que permitan garantizar, mantener y maximizar la conjuntas que han desarrollado las F.F.M.M. de Colombia a lo largo del siglo XXI como estrategia en la lucha contra las diferentes amenazas internas y externas que han afectado al país desde el siglo pasado, y, que paralelamente han permitido garantizar la presencia parcial del Estado en todo el territorio nacional, sirviendo como plataforma estratégica para que los diferentes campos de acción del Estado a través de

¹ El Plan de Desarrollo de la Armada Nacional al 2030 en su versión 2.0, es el resultado de un trabajo estructurado de manera sistémica y participativa de la Institución, que busca dar continuidad y complementar los planteamientos estratégicos de capacidades, estructura de medios, talento humano e infraestructura; enunciados en el Plan de Desarrollo 2030 promulgado en el año 2012. (Armada de Colombia, 2018)

las instituciones gubernamentales lleguen a algunas de las regiones, gracias al esfuerzo en el campo de acción militar.

Colombia ha tenido un desarrollo desbalanceado en sus regiones evidente en las diferencias en infraestructura y capacidad de satisfacción de necesidades básicas en las diferentes regiones del país, siendo la región Andina y Caribe las de mayor desarrollo, mientras que las regiones Pacífica, Orinoquia y Amazónica las de más pobre desarrollo económico, de infraestructura y progreso.

La Armada de Colombia por su misionalidad tiene una jurisdicción marítima de 589.560 km² en el Caribe y 339.100 km² en el Pacífico para un total de 928.660 km² de superficie marítima, además de 2900 km de costa, 40.875 km² de jurisdicción terrestre y finalmente una responsabilidad fluvial de 15.490 km en 27 ríos a lo largo de la geografía nacional, con una responsabilidad importante en la defensa de la soberanía y disuasión estratégica en las once (11) fronteras, 5 terrestres y 6 marítimas, que tiene el país. Teniendo en cuenta que la jurisdicción de responsabilidad de la Armada de Colombia constituye casi el 50% del territorio nacional es importante el papel que desempeña la Marina en el desarrollo de las áreas en donde hace presencia.

Para el presente capítulo se analiza como el Plan de Desarrollo Naval 2030 influye en la región Pacífica y cómo a través de las unidades navales, fluviales y terrestres de la Marina se pueden articular los esfuerzos estatales que permitan alcanzar el desarrollo requerido para ser competitivo a nivel regional en la cuenca del Pacífico y lograr la influencia a partir de la posición geoestratégica privilegiada y el diseño, implementación y construcción de la

infraestructura económica y comercial adecuada que logre el impacto social y cultural que necesita la región Pacífica colombiana.

Adicional se revisará el concepto de Armada Mediana de Proyección Regional (AMPRE) descrito por el Doctor Eric Grove en el año de 1990, al hacer una clasificación de las marinas existentes en ese espacio temporal presente, y sobre la cual se definieron algunas de las estrategias de la Armada de Colombia para los próximos años, además se revisará el concepto que se está manejando entre los países llamados emergentes “potencias medias regionales²”, que permiten el direccionamiento estratégico necesario para alcanzar una posición influyente en el entorno hemisférico y que coadyuvan al desarrollo y competitividad de las regiones y para este caso puntual para el desarrollo de la región Pacífica colombiana.

Para tal fin, Colombia viene desarrollando estrategias con el fin de interactuar en escenarios internacionales, como OTAN, OCDE, OMI, OMC, entre otros, en los que aparece la región Asia-Pacífico, y que le permita incrementar su posición y capacidad de influencia, tal como cita Rueda & Osorio (2019), a Bustos (2014):

Colombia envió delegados para participar en foros como el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico, del que ha querido ser parte, pero dada las restricciones de entrada de dicho ente desde finales de los noventa esto no ha sido posible (Asia-Pacific Economic Cooperation, 1997). Conociendo ya estos hechos, es posible sugerir que Colombia usó su entrada a estos organismos como estrategia para reforzar una nueva proyección hacia afuera, hacer ver el Estado como más seguro -producto, entre otras cosas, del Acuerdo de Paz con las FARC-EP- y como más próspera en materia económica, incentivando a la inversión (Borda, 2014).

² Un actor que tal vez no cuenta con capacidades de influencia global, pero sí, de alguna forma, para su región, y que es tenido en cuenta por las potencias mundiales (Rueda & Osorio, 2019, pág. 136)

Por ultimo se hará una proyección prospectiva de la marina del 2050 en el escenario del posicionamiento de la región Pacífica colombiana en la cuenca del Pacífico, con los retos derivados de las acciones consiguientes de la actualidad nacional y el escenario geopolítico que deberá enfrentar el país y sobre todo el desarrollo de la potencia bioceánica y plurifluvial en una estrategia marítima nacional.

El siglo XXI determina una tendencia de velocidad que marca todas las actividades del sistema internacional, y en la que el medio ambiente es un hito importante y de gran valor en el vertiginoso día a día, a pesar del evidente pensamiento andino y un manifiesto, pero no total, olvido por parte del Estado y tristemente de sus habitantes costa dentro, del mar, de su aprovechamiento e interés en su exploración y explotación durante la historia de la republica, en el año 2000 y mediante Decreto presidencial No. 347 de 2000 se establece dentro de las tareas a realizar por la Comisión Colombiana del Océano (CCO), proponer al Gobierno Nacional la Política Nacional del Océano y Espacios Costeros (PNOEC), efectuando la coordinación interinstitucional e intersectorial necesaria.

En el plan de desarrollo del actual gobierno 2018-2022 se dedica un capitulo a la visión marítima del país denominado Pacto Región Océanos: Colombia potencia bioceánica, que ofrece un paso importante al desarrollo marítimo y fluvial del país, este capitulo de la gran estrategia nacional compromete a la Armada de Colombia y a las instituciones gubernamentales a buscar la sinergia que permita un verdadero desarrollo de las costas a partir de la exploración y explotación del mar, sus recursos y sobre todo de la capacidad de interconexión global que representan las líneas de comunicación marítimas.

Al aterrizar la Estrategia Nacional y los intereses marítimos de la nación³, descritos en la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros, a la misión y responsabilidad de la Armada de Colombia, ante la inexistencia de una Estrategia Marítima definida por el Gobierno Nacional, la Armada plantea en el Plan de Desarrollo 2030 la estrategia naval en que se establecen los lineamientos y esfuerzos militares e institucionales que permitan garantizar la soberanía de los espacios marítimos y fluviales, así como la protección de los recursos, generando e incentivando cultura marítima y fluvial a través de los componentes institucionales comprometidos en la preservación, conservación, protección y empleo de los espacios marítimos y fluviales. Resumiendo, esta estrategia queda consignada así:

Este Plan mantiene la Visión de la Armada Nacional al año 2030: posicionarse como una “Armada Mediana de Proyección Regional”, bajo parámetros de exigencia enunciados en cinco Objetivos Estratégicos Misionales y Objetivos Específicos, enmarcados en los vértices del Pentágono Naval (Defensa y Seguridad Nacional, Seguridad Integral Marítima y Fluvial, Contribución al Desarrollo Integral del País, Seguridad Ambiental y Proyección Internacional), en respuesta a las amenazas, retos y oportunidades que demandan los escenarios actuales y futuros Nacionales e Internacionales. (Armada de Colombia, 2018, pág. 6)

En este plan se generan lineamientos para que a partir de la acción militar en cabeza de la Armada de Colombia se obtengan beneficios que garanticen el desarrollo de la región en materia económica, política, social, comercial y de conectividad tanto a nivel local, como regional y global; para esto la marina cuenta con diferentes componentes (Superficie, Submarinos, Aeronaval, Infantería de Marina, Guardacostas, Inteligencia y Logístico), que

³ son las aspiraciones del Estado relacionadas con el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social, ambiental y militar que puede ofrecer el aprovechamiento y uso del mar en todas las actividades relacionadas con el territorio marítimo nacional. (Comisión Colombiana del Océano, 2018, pág. 52)

permitan alcanzar los objetivos estratégicos y dinamizar el cumplimiento de las tareas derivadas del rol en la protección y defensa de los intereses marítimos de la Nación.

Dentro de la estrategia naval implementada por la Armada de Colombia se contemplan dos escenarios marítimos en el norte con el mar Caribe, al occidente con el océano Pacífico, las áreas de responsabilidad fluvial en el sur y oriente del país, las extensas costas marítimas y una jurisdicción terrestre que por disposiciones de gobierno nacional ha asumido en apoyo y combate a las diferentes organizaciones armadas ilegales que delinquen al interior del país.

El Pacífico colombiano reviste de alto interés para la marina, razón por la cual a lo largo de toda la línea de costa en el Pacífico, la Armada ha dispuesto diferentes unidades que permitan combatir y neutralizar los diferentes fenómenos criminales que delinquen en esta zona del país, y aportar con el desarrollo de actividades cívico-militares en la consolidación económica, comercial y social de la región; en cabeza de la Fuerza Naval del Pacífico (FNP) desde la década de los años setenta, evolucionando con sus diferentes unidades de Superficie, Infantería de Marina, Guardacostas, Aeronavales, Dirección General Marítima (DIMAR), Sanidad Naval y de Apoyo Logístico.

La Fuerza tiene jurisdicción desde Punta Ardita en la frontera con Panamá hasta la desembocadura del río Mataje. Sus instalaciones están repartidas en los cuatro departamentos de la costa pacífica, Juradó y Bahía Solano en el Chocó, Buenaventura y Bahía Málaga en el Valle del Cauca, Guapi en Cauca y Candelilla de la Mar en Nariño. (redaccion el Tiempo, 1996)

Para esto, la Armada ha desplegado a lo largo de la costa Pacífica dos (02) Brigadas de Infantería de Marina, la Brigada Fluvial de Infantería de Marina No.2 (BRIFLIM2) con

sede en Buenaventura y de la que dependen 02 Batallones Fluviales de I.M. (BFIM22 – BFIM24), 02 Batallones de Infantería de Marina (BIM21 – BIM23) con el apoyo de un Batallón de Apoyo para el Combate de I.M. (BACAIM2), la Brigada Fluvial de Infantería de Marina No.4 (BRIFLIM4) con sede en San Andrés de Tumaco y de la que dependen 03 Batallones Fluviales de I.M. (BFIM40 – BFIM41 – BFIM42), 01 Batallón de Infantería de Marina (BIM15) con el apoyo de 01 Batallón de Apoyo para el Combate de I.M. (BACAIM4); una Base Naval (BN2) de primera categoría ubicada en Bahía Málaga con toda la infraestructura logística y de apoyo a los diferentes componentes de la Fuerza Naval; además un Grupo de Guardacostas con base principal en Buenaventura y estaciones en los municipios de Buenaventura, San Andrés de Tumaco y Bahía Solano, además de una subestación en Isla Gorgona; un grupo aeronaval con unidades de ala fija y ala rotatoria con sede en Juanchaco, una red de dispensarios de sanidad naval-militar en Bahía Solano, Buenaventura, Bahía Málaga, Guapi y San Andrés de Tumaco; cuatro Capitanías de Puerto, en Bahía Solano, Buenaventura, Guapi y San Andrés de Tumaco y por último un centro de Investigaciones Oceanográficas e hidrográficas con sede en San Andrés de Tumaco.

Como menciona (Alonso & Gomez, 2017, pág. 151), “el país por su condición geográfica, le corresponde ser marítimo y su comercio así lo demuestra, con una dependencia del transporte marítimo⁴ superior al 94%, según los registros y estadísticas oficiales anuales del Estado” que indica que (Dirección Nacional de Planeación, 2011, pág. 268), “A través de

⁴ El transporte marítimo es el medio principal de transporte de mercancías en el mundo, por este medio diariamente se movilizan productos en grande cantidades y distancias.

Este medio de transporte se caracteriza por su alta competitividad y por las diferentes aplicaciones para transporte de mercancías en gran volumen sin importar su estado sólido, líquido o gaseoso. (Jupiter Colombia, 2017)

los puertos marítimos, en 2009 se movilizó el 63% de las exportaciones en dólares y el equivalente al 95% de la carga total de comercio exterior colombiano”, estas dos afirmaciones demuestran la importancia de mantener e incentivar la conectividad con las líneas de comunicación marítimas y la forma de explotarlas en favor de los intereses nacionales.

El puerto de Buenaventura es el puerto marítimo más importante de Colombia en el Pacífico y su cercanía con el canal de Panamá le permite una mayor dinámica en términos de conectividad internacional, ocupando a nivel Latinoamericano el noveno puesto en el Pacífico acuerdo datos CEPAL, (2018), información que mas allá de los datos estadísticos favorables en términos económicos y comerciales, dejan ver la falta de visión y de importancia del transporte marítimo para el país, en una región como la cuenca del Pacífico por donde se mueve mas del 80% de comercio mundial; el Pacífico colombiano con mas de 1.300 km de costa solo posee dos puertos, Buenaventura y Tumaco, este ultimo que en el ranking de puertos de mayor importancia de la CEPAL por movimiento de contenedores entre los años 2015, 2016, 2017 y 2018 no se encuentra entre los primeros cincuenta puertos, situación sumada a las no adecuadas líneas de comunicación terrestre y casi inexistentes líneas férreas que permitan dar competitividad en el escenario internacional.

La evolución de la marina en el Pacífico, se potencializó a partir de 1989 con la construcción y puesta en funcionamiento de la Base Naval ARC “Málaga”, proyecto materializado en el gobierno del presidente Belisario Betancur en 1983, que en el simposio desarrollado en la Universidad Jorge Tadeo Lozano mencionando la región Pacífica, expreso: “Abrigo la esperanza fundada, de que de este simposio surjan ideas que le sirvan al Gobierno

para instrumentar una política marítima que tiene que considerar, en primer lugar la protección de su mar territorial, su zona económica exclusiva y su plataforma continental...”

En este marco, la evolución geopolítica del siglo XXI, muestra el despertar de Asia, abriendo nuevos mercados y colocando al océano Pacífico como la gran autopista para el aprovechamiento del transporte marítimo mundial, la exponencial y vertiginosa globalización de este siglo obligó a los países de la cuenca Pacífico en ambos hemisferios a inclinar esfuerzos con el fin de hacer parte de esta corriente comercial y económica que derivó en sinnúmero de tratados bilaterales y multilaterales entre los estados bañados por la cuenca del Pacífico. En consecuencia, como lo describe en el libro Base Naval ARC “Málaga” un Propósito Nacional:

Esta realidad puso en la escala de prioridades de nuestra Nación la necesidad de poner al Pacífico colombiano en condiciones de participar en esta nueva era. Además, la Armada Nacional, como manifestación de seguridad y defensa de la Nación, obligatoriamente debe estar presente en los espacios marítimos jurisdiccionales con instalaciones fijas y medios navales adecuados para asumir las responsabilidades propias de su ambiente operacional. (Armada de Colombia, 2011, pág. 19)

En el ámbito marítimo, la cuenca del Pacífico se enfrenta a grandes desafíos en lo relativo a protección, prevención, atención y mitigación en contra los delitos ambientales del medio marino, la securitización de buques e instalaciones portuarias posterior a los ataques terroristas del 9-11, las problemáticas derivadas de seguridad transnacional que afectan el transporte marítimo, como, el transporte ilícito de sustancias y mercancías, el polizonaje, la piratería y el robo a mano armada, la seguridad operacional de los buques, así como la cobertura en la prestación de servicios de búsqueda y salvamento, radiocomunicaciones, asistencia marítima, instalaciones de recepción de desechos y

suministro de combustibles de acuerdo a los estándares internacionales más recientes, entre otros, que obligan a los Estados a tener una marina capacitada y entrenada en la atención de cualquiera de estos fenómenos que se pueda presentar en las líneas de comunicación marítimas o espacios marítimos de responsabilidad.

En este contexto, el cumplimiento de estándares internacionales es cada vez más importante en las relaciones comerciales, económicas y diplomáticas entre los Estados, destacando temas como la seguridad, la protección marítima, la prevención de la contaminación del medio marino, la formación y preparación de la gente de mar⁵ entre otros temas previstos en los instrumentos internacionales derivados de la Organización Marítima Internacional – OMI (de la cual Colombia es miembro desde el año 1974) y la Organización Hidrográfica Internacional (desde 1997) – OHI, ante los cuales el país viene trabajando en su estricto acatamiento, teniendo en cuenta de que Colombia ha implementado en la legislación nacional aspectos importantes del derecho del mar, que le permiten una actuación acorde a las costumbres y prácticas internacionales.

Por tal razón, Colombia desde comienzos del siglo XXI viene realizando esfuerzos en el desarrollo de capacidades institucionales a través de cooperación técnica internacional que ha permitido la realización y participación en capacitaciones internacionales que fortalezcan los conocimientos y habilidades, así como la presentación de las fortalezas y buenas prácticas aprendidas en la implementación de instrumentos internacionales a través del plan estratégico de desarrollo de la Autoridad Marítima

⁵ El término gente de mar o marino se designa a toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el Convenio sobre el trabajo marítimo de agosto de 2006, artículo II 1(f)

Nacional, DIMAR y la identificación y gestión de proyectos de inversión con el fin de aumentar las capacidades para dicho fin.

Es así, como la Armada de Colombia plantea en el plan de Desarrollo 2030, su estrategia Naval, definiendo cinco vértices, denominada el Pentágono Naval de la Armada de Colombia, en los que se especifican los roles y las tareas derivadas de su naturaleza, que permitan mejorar el desempeño institucional ante los retos del entorno interno y externo, estos vértices de la estratégica pentagonal de la institución, son:

1. Defensa y Seguridad Nacional
2. Seguridad Integral Marítima y Fluvial
3. Contribución al Desarrollo Integral del País
4. Seguridad Ambiental
5. Proyección Internacional.



Ilustración 2 Estrategia Pentagonal Naval Armada de Colombia

Fuente: Plan de Desarrollo 2030 v2.0 pág. 91

En la ilustración 2, se observan los Vértices de la Estrategia Pentagonal Naval de la Armada de Colombia establecidos en el Plan de Desarrollo 2030 versión 2.0, Con el fin de lograr alcanzar la visión de la marina proyectados para el año 2030 y permite establecer una hoja de ruta y derrotero definiendo los retos y las dinámicas de la marina pensando a corto, mediano y largo plazo.

Para el cumplimiento de estos roles planteados se construyeron y establecieron unas líneas acción que facilitara el mejor empleo de recursos y esfuerzos, que permitieran que la singladura trazada en el largo plazo abarcara la totalidad de los escenarios prospectivos proyectado, así nacen los Objetivos Estratégicos misionales, y se plasme en el documento guía de la estrategia:

La construcción de los objetivos estratégicos está basada en la respuesta a la pregunta: ¿Qué debe hacer y lograr la Armada Nacional para convertirse al 2030 en una Marina Mediana de Proyección Regional, teniendo en cuenta los escenarios futuros planteados, los retos demandados del Sector Defensa, así como sus capacidades y recursos?, y de esta manera contar con el derrotero a seguir al 2030 para continuar siendo una institución influyente en el escenario marítimo regional e imprescindible en la protección y desarrollo de los intereses marítimos y fluviales. (Armada de Colombia, 2018, pág. 95)

Como se observa en la ilustración 3 de los objetivos estratégicos misionales, todos de manera transversal se alinean a una estrategia que permita al país la protección de sus intereses marítimos y fluviales, además alcanzar la conectividad global que faciliten los objetivos del gobierno nacional para convertir al país en potencia Bioceánica y plurifluvial, tal como se describe en el Plan de Desarrollo Nacional 2018-2022.

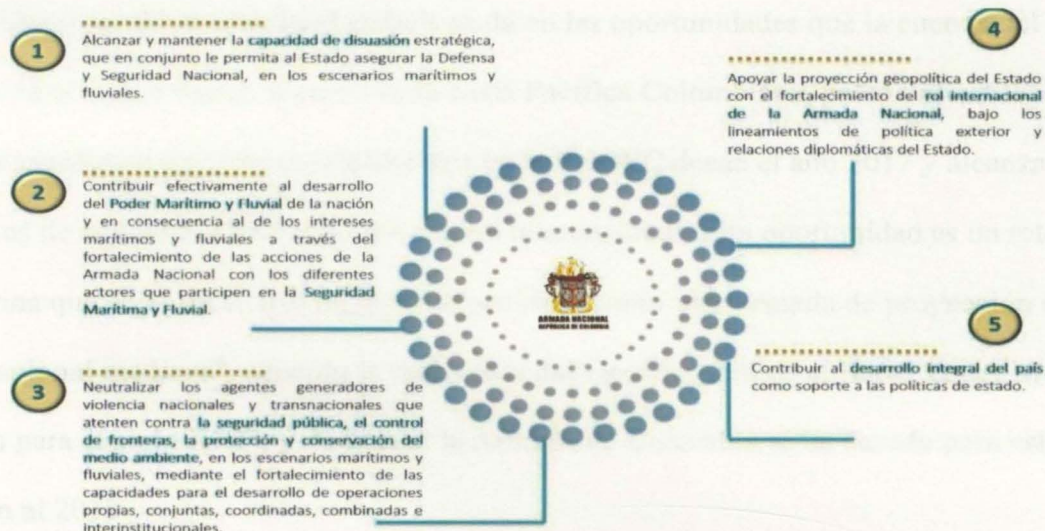


Ilustración 3 Objetivos Estratégicos Misionales Armada de Colombia

Fuente: Plan de Desarrollo 2030 v2.0 pág. 96

Después de revisar la importancia comercial y económica que ha desarrollado el Pacífico en los últimos cincuenta años y como puntualmente, China, ha emergido en los mercados internacionales en su estrategia de apertura económica y comercial, los primeros socios comerciales y estratégicos del gigante asiático son los países de la cuenca del Pacífico con los cuales comparte costas y las principales líneas de comunicación marítimas, necesarias para la obtención de sus intereses de convertirse en la principal economía mundial.

Teniendo en cuenta lo anterior y la misma dinámica comercial-económica-diplomática en Norteamérica, el Caribe, la Unión Europea e inclusive África, se puede entender que es en la conectividad global y relaciones comerciales marítimas, en donde convergen la Estrategia Nacional, materializada en el plan de desarrollo 2018-2022 del gobierno del presidente Iván Duque Márquez, la Estrategia Marítima Nacional que aunque tácitamente aun no se contextualiza, se puede orientar a partir de la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros (PNOEC) y por ultimo la Estrategia Naval materializada en el plan de desarrollo 2030 v2.

Para el presente estudio el énfasis se dá en las oportunidades que la cuenca del Pacífico ofrece, para lograr, a partir de la costa Pacífica Colombiana, potencializar los intereses marítimos nacionales establecidos en la PNOEC desde el año 2017 y alcanzar los estándares de competitividad exigidos a nivel internacional; esta oportunidad es un reto para una marina que en el escenario regional se proyecta como una Armada de proyección de fuerza regional mediana⁶, acuerdo la definición del Geoffrey Till en el libro “Poder Marítimo: una guía para el siglo XXI”, y de la cual la Armada de Colombia se ha basado para establecer su visión al 2030.

En consecuencia, y tomando las palabras del Almirante José Padilla referenciadas en las políticas institucionales del Señor Almirante Leonardo Santamaría Gaitán (Q.E.P.D.):

Ya se ha visto la necesidad de la Marina; si los buques hubieran estado completamente desarmados habría más gastos y sería claramente imposible la salida de la expedición. El Ejército puede ordenarse en un momento, pero la Marina necesita mucho tiempo y dinero, y jamás se ha visto que una Nación se quede sin ella aun cuando esté en paz con todo el mundo (Armada de Colombia, 2015, pág. 18)

Esta afirmación del siglo XIX demuestra la importancia para la construcción y desarrollo de un estado, poseer una marina que garantice la protección y defensa de los intereses marítimos nacionales. La evolución de los Estados y la dependencia económica del mar determina realmente el tipo de marina que el Estado constituye para alcanzar los objetivos políticos y nacionales, así como el nivel de influencia a nivel regional, hemisférico o global, de aquí la importancia de lo planteado por la Armada de Colombia de proyectar la

⁶ Implica cumplir con sus múltiples roles a través del empleo óptimo y flexible de sus capacidades para el control adecuado de sus espacios marítimos y fluviales, esto, como resultado de un justo balance entre el tamaño de la fuerza y su capacidad para desplegarla en estos espacios. (Armada de Colombia, 2018, pág. 54)

institución en una marina de proyección media regional alineado con las investigaciones y estudios de la influencia, visión, voluntad de empleo y presencia del Estado a través de una armada en un escenario global.

Es muy importante tener en cuenta que como se relata en el libro “El Estado y el Mar” en el Capítulo IV: “la Armada de Colombia baso sus estudios sobre las Armadas Medianas y los roles que estas desempeñan a través de varios autores e investigaciones, tales como las del profesor Eric Grove, *The Future of Seapower* (1990), Peter Haydon, Almirante Richard Hill, *Maritime Strategy for Medium Power* (1986), Ken Booth, *Navies and Foreign Policy* (1977), Geoffrey Till *Seapower: A Guide for the Twenty-first Century*(2004), Michael Morris, Hervé Coutau-Begarie y los profesores Daniel Todd y Michael Lindberg y algunos centros de investigación como Royal Australian Navy seapower center (2000-2012) y Directorate Maritime Strategy de la National Defense de Canada (2001-2013)” (Alonso & Gomez, 2017).

Igual de importante es la valorización que se da en esta categorización de las marinas de los países a los medios, capacidades, empleo de estos medios y capacidades, capacidad para el sostenimiento de una guerra naval, influencia, respuesta ante eventos, siniestros o ejercicio de soberanía en sus espacios marítimos y el rol que tenga en el panorama internacional. En la ilustración 4, se observa como en el año 2014 la Armada de Colombia combina los diferentes estudios e investigaciones sobre la categorización o jerarquización de las marinas, determinando nueve rangos de clasificación a partir de las condiciones anteriormente expuestas, que servirían como faro y referencia para la estrategia naval establecida a corto, mediano y largo plazo, bajo el cual la marina orienta los esfuerzos para

incrementar y aumentar su presencia internacional, así como el fortalecimiento y proyección de las capacidades navales⁷ de la Armada de Colombia.

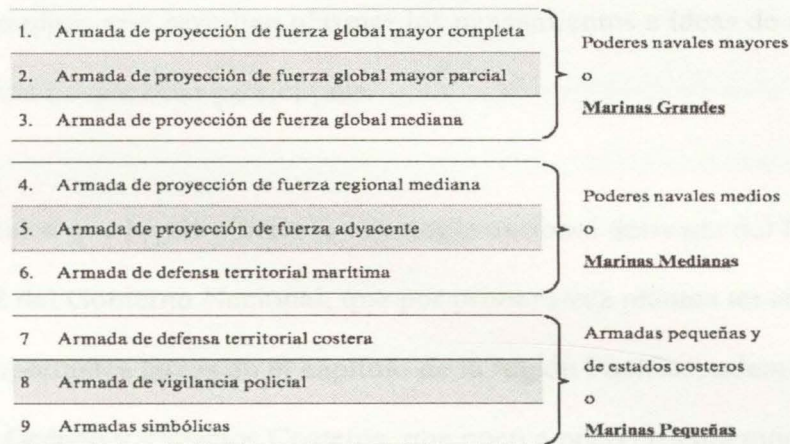


Ilustración 4 Jerarquización de Armadas por grupos de poderes, realizado (ARC,2014)

Fuente: el Estado y el mar, pág. 146

Teniendo en cuenta esta categorización, la Armada planteó la situación en la que se encontraba al inicio de los estudios en el año 2014 y visualiza su plan de desarrollo el objetivo y a que escalón de la categorización debe direccionar los esfuerzos con el fin de coadyuvar en la protección, empleo y aprovechamiento de los intereses marítimos del país y a través del mar integrar el país con el mundo, logrando desarrollo y competitividad en el sistema internacional.

Como se ha planteado en diferentes apartes de este documento, el Pacífico es un área determinante, para la obtención del desarrollo nacional si y solo si el país se prepara y ajusta su política económica, social, comercial y el impacto de las acciones de la marina en la

⁷ Entendiendo el termino naval como aquel que abarca las capacidades de Superficie, Submarinas,

Aeronavales, Guardacostas y de Infantería de Marina.

región; el escenario es propicio y la región cada vez vuelca más su vista hacia el cada vez mas cercano oriente, pero es necesario y prescindible alinear y sentar claridad en las estrategias, nacional, marítima y naval hacia la región pacífica colombiana, en proyectos de corto, mediano y largo plazo que permitan plasmar los pensamientos e ideas de años de estudios sobre la cuenca del pacífico para el país.

Por eso, se recalca que lograr alinear la estrategia nacional derivada del Plan de Desarrollo 2018-2022 del Gobierno Nacional, que por primera vez plantea un capitulo al océano, enfocando importantes tareas en el capitulo de la región Pacífico, además, una Política Nacional del Océano y Espacios Costeros, que poco a poco articula más los esfuerzos dispersos de diferentes sectores públicos, privados e internacionales en los temas del mar, en cabeza de la señora Vicepresidente y en asesoría permanente de la Armada de Colombia en la Comisión Colombiana del Océano y el Plan de Desarrollo 2030 de la Armada de Colombia, que plantea el cómo alinear los esfuerzos gubernamentales y a través de la institucionalidad y el esfuerzo militar lograr el desarrollo, la competitividad que el escenario internacional exige y así lograr una proyección real y materializar los esfuerzos conjuntos en el desarrollo de una región talasocrática, aprovechando la posición geopolítica privilegiada económica y comercial de una región que por mucho tiempo ha estado aislada de la agenda nacional.

La visión 2030 y lo alcanzado hasta hoy en día en desarrollo de políticas y objetivos a largo plazo permite trazar una hoja de ruta con las siguientes etapas que el país y la marina deben desarrollar con el fin de alcanzar el liderazgo regional, la influencia en el hemisferio y la conectividad global para un nuevo reto del país en el 2050 no solo como una región sino como una potencia talasocrática, con la infraestructura, conciencia y voluntad marítima.

Esta visión 2050 en opinión del autor se debe contemplar desde un escenario prospectivo en el cual el país ha logrado superar la problemática de las guerrillas y sus formas de violencia, la inclusión en el entorno internacional y país influyente de la región le han permitido avanzar en programas sociales efectivos y los problemas de conexión del siglo XX y comienzos el XXI han sido superados gracias a la implementación de vías férreas, hidrovías y trenes rápidos que han facilitado tanto la movilidad como el comercio, la región Pacífica es el puerto pivote y de transporte multimodal mas importante del mundo con sus modernas y eficientes instalaciones y líneas de comunicación marítimas que conectan y proveen a los países de la cuenca del pacífico de productos latinoamericanos especialmente agrícola, minerales, profesionales y técnicos que se han desarrollado gracias a una revolución educativa que permitió la especialización de sectores de ingenierías, arquitectura, economía, innovación, ciencia y tecnología en niveles profesional, tecnólogo y técnico.

Los departamentos del Pacífico son referentes mundiales en interconexión, desarrollo sostenible y ecoturismo, la venta de servicios de exportación creció en un 300%, las zonas francas de Buenaventura, Tumaco, y Nuquí con infraestructura moderna y eficiente, además de una adecuada operación de transporte y distribución multimodal⁸, adicional los mega centros logísticos y de distribución con todas las regiones del país, el Caribe y países fronterizos, con respecto al año 2020 cuando se implementaron las primeras políticas publicas y las inversiones extranjeras en la región, lo que permitió mejorar los indicadores de calidad de vida. Gracias a las exploraciones y ubicación de grandes yacimientos de hidrocarburos offshore y la conectividad con los departamentos de la amazonia,

⁸ Es el traslado de mercancías de un país a otro con utilización de más de un medio de transporte (carretera, ferrocarril, aéreo, marítimo o fluvial) y sin que exista ruptura de carga. La mercancía puede cambiar de medio de transporte durante el trayecto. (Gonzalez Cancelas , 2016)

especialmente con el Putumayo, principal exportador y yacimiento de minerales raros del mundo.

En el 2050, la Armada de Colombia ha logrado la construcción del primer submarino convencional marca país, además Cotecmar diseñó y logró el desarrollo de infraestructura industria astillera en la ciudad de Buenaventura, logro alcanzado con el apoyo del Estado y la empresa privada convertirse en el astillero de construcción, reparaciones y mantenimiento más importante del Pacífico, este desarrollo de la industria naval y marítimo ha permitido los primeros avances en la exploración minera submarina de aguas profundas en el país. Además, se consolidó una competitiva industria de síntesis⁹ en el mercado de la costa Pacífica generando diversidad de mercado generado de la integración de productos y servicios que generan el ciclo productivo de la industria astillera.

Las unidades navales y anfibas de la institución continúan exportando instrucción a países en América Central, Asia, África y Oceanía en atención de delitos transnacionales como narcotráfico, piratería, contrabando, trata de personas y especies, explotación ilegal de recursos naturales por terceros y capacitación en atención de desastres naturales y ayudas humanitarias. En el ámbito interno a partir del 2030 con la construcción de la segunda Plataforma Estratégica de Superficie (PES) marca país, asignada a la jurisdicción de la FNP, dos unidades tipo OPV asignadas entre el 2025 y 2030, un buque de apoyo logístico (BAL), marca país, segundo de su clase, además de nuevas unidades oceánicas, marítimas y de costa

⁹ Industria que fabrica un producto singular, rara vez en serie, de elevado valor unitario (que generalmente supera la capacidad financiera de las empresas constructoras), largos períodos de fabricación, muy sensible a los ciclos económicos, con exceso de capacidad mundial casi permanente y fuertemente sometido a competencia internacional (Fondo Europeo de Desarrollo Regional, 2018)

se logra el salto estratégico para la modernización y sostenibilidad de las capacidades operativas de la jurisdicción que además sirvió de ventana para incrementar la presencia e impacto en seguridad y defensa.

Ello, en consonancia con el artículo 104 de la Constitución Política de 1991, que establece que el Estado colombiano tiene el deber de garantizar la integridad territorial y la soberanía nacional, así como el desarrollo económico y social del país, y el bienestar de sus habitantes. En este sentido, el artículo 104 de la Constitución Política de 1991 establece que el Estado colombiano tiene el deber de garantizar la integridad territorial y la soberanía nacional, así como el desarrollo económico y social del país, y el bienestar de sus habitantes.

Con la evolución del comercio y el intercambio de bienes y/o servicios se incrementaron gracias a la implementación de vías de comunicación tanto terrestres como marítimas en largas distancias y costosas; una de las primeras muestras de globalización se puede ver en el Imperio Romano que a través de la construcción de calzadas y rutas marítimas de comunicación con los extensos territorios conquistados, manejaban por comercio con el fin de suplir las necesidades o gustos de la población romana con los "productos" de las tierras conquistadas.

Con las expediciones de los siglos XV y XVI y el descubrimiento por parte de los navegantes marítimos de la época de nuevos territorios de ultramar, este intercambio se incrementó exponencialmente y las rutas de comunicación marítimas empezaron a convertirse

¹⁰ Estructuras integradas por Estados aliados que mantuvieron la soberanía de sus miembros, pero donde existía un grado de dependencia, así se relaciona la liga entre los Estados miembros y, cada país miembro, que tienen el uso de su territorio por los Estados y que, en caso de conflicto, prevalece sobre los Estados aliados por los Estados y miembros. (Bordalo, 2011, pág. 809)

El Pacífico, un Océano de Oportunidades

Hablar de organizaciones supranacionales¹⁰ y oportunidades para construir desarrollo a partir de la interconexión, lleva obligatoriamente a evaluar y estudiar como los tratados bilaterales y multilaterales han afectado positiva o negativamente a los objetivos de los Estados. Las relaciones comerciales han existido casi desde que el ser humano se sentó en regiones que reunían condiciones y paso de ser nómada a convertirse en un ser sedentario y capacitarse en algunas actividades o artes para que, a través del intercambio satisfacer ciertas necesidades básicas.

Esta evolución del comercio y el intercambio de bienes y/o servicios se incrementa gracias a la implementación de vías de comunicación tanto terrestres como marítimas en cortas distancias y costeras; una de las primeras muestras de globalización se puede ver es quizás en el imperio romano que a través de la construcción de caminos y rutas marítimas de comunicación con los extensos territorios conquistados, manejaban un comercio con el fin de suplir las necesidades o gustos de la población romana con los “exóticos productos” de las tierras conquistadas.

Con las expediciones de los siglos XV y XVI y el descubrimiento por parte de las potencias marítimas de la época de nuevos territorios de ultramar, este intercambio se incrementó exponencialmente y las líneas de comunicación marítima empiezan a convertirse

¹⁰ Estructura integrada por Estados distintos que mantienen la titularidad de sus soberanía, pero dotada también de órganos propios, cuyas decisiones se imponen a los Estados miembros y, más precisamente, que tienen efecto directo en el territorio de los Estados y que, en caso de colisión, prevalecen sobre las normas dictadas por los Estados. (Sobrino Heredia, 2001, pág. 869)

en los activos estratégicos mas importantes de los imperios marítimos de la época, y todo este entorno lleva a la creación e implementación de tratados o acuerdos comerciales entre los imperios, reinos, principados que vieron en este intercambio e interconexión una oportunidad para influir y satisfacer los intereses de cada nación.

La revolución industrial va permitir que las condiciones de productividad y velocidad en las comunicaciones sea fundamental y obligará a establecer las condiciones necesarias de competitividad¹¹; la competitividad va a permitir a los nacientes Estados nación en medio del caos por la organización territorial y el establecimiento de gobiernos democráticos definir los intereses nacionales que como característica general tiene como fin ultimo el bien común de la población en su territorio.

El siglo XX y XXI, marcan el vertiginoso aceleramiento en el desarrollo tecnológico e incremento en el comercio mundial, por las líneas de comunicación marítimas se mueven acuerdo datos de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) para el año 2017 cerca de 10.700 millones de toneladas de carga comercial. La Organización Marítima Internacional (OMI) menciona en el 2017 existían alrededor de 50 mil buques mercantes registrados en más de 150 naciones del mundo que transportaron una carga equivale a más del 90% del comercio mundial (PanamaOn, 2017).

La evolución y crecimiento del comercio va directamente ligado al concepto de la globalización, (Friedman, 2006, pág. 20), quien hace una categorización y caracterización de

¹¹ la capacidad de un país para sostener y expandir su participación en los mercados internacionales, y elevar simultáneamente el nivel de vida de su población. Esto exige el incremento de la productividad y por ende, la incorporación del progreso técnico (Fajnyber, 1988, pág. 13)

la globalización en tres tipos, explicándola de la siguiente forma, la fuerza dinámica de la Globalización 1.0 eran los países en proceso de globalización, la fuerza de la Globalización 2.0 involucra a las empresas que se comprometen en este proceso de globalizador y finalmente la fuerza de la Globalización 3.0 involucra un rasgo diferenciador y es el poder de los individuos para colaborar y competir a escala global, una de las características mas importantes de esta nueva fuerza en la capacidad de interacción en tiempo real y la influencia y determinación de la tecnología que de una u otra forma logran eliminar las debilidades y complejidades derivadas del espacio-tiempo.

El transporte marítimo tiene mas implicaciones en el día a día de lo que se pueda pensar, sobre todo en lo relacionado con el transporte de mercancías y productos a grandes escalas, gracias a las ventajas existentes con el comercio marítimo, al permitir mayor flujo de economías, productos, mercancías a través de los mares y océanos del mundo facilitando el intercambio comercial a una escala casi inimaginable, esta fortaleza del transporte marítimo es la que permite el mayor punto de inclinación con respecto a los demás sistemas de integración o transporte, al afectar directamente al motor actual del mundo, la economía, al tener los costos mas bajos y mayor volumen de almacenamiento frente a los demás medios de transporte existentes.

En ese sentido, el océano Pacífico y más específicamente Asia-Pacífico, desde la década de los setenta en el siglo XX inicia un proceso de posicionamiento global gracias al incremento exponencial en el transito comercial mundial, por sus líneas de comunicación e intercomunicación mundial, además de una apertura económica y comercial independiente de las tendencias ideológicas de los gobiernos o regímenes, en una tendencia que poco a poco posiciona la hegemonía de la cuenca Pacífico en términos comerciales, como se vio en siglos

pasados, durante la conexión de Asia con Europa, gracias a líneas de comunicación terrestres y marítimas denominadas como a Ruta de la seda¹².

Las exportaciones de los países en desarrollo de Asia se vieron especialmente fortalecidas a lo largo del año, gracias a un repunte del comercio de productos eléctricos y electrónicos y a la integración de la región en las cadenas de valor mundiales. Asia registró la mayor tasa de crecimiento de las exportaciones (6,7 %) y las importaciones (9,6 %). Una mayor demanda interna asiática impulsada por políticas de estímulo en países como China ha sostenido la demanda de importaciones de la región.

(Secretaría de la UNCTAD, 2018, pág. 4)

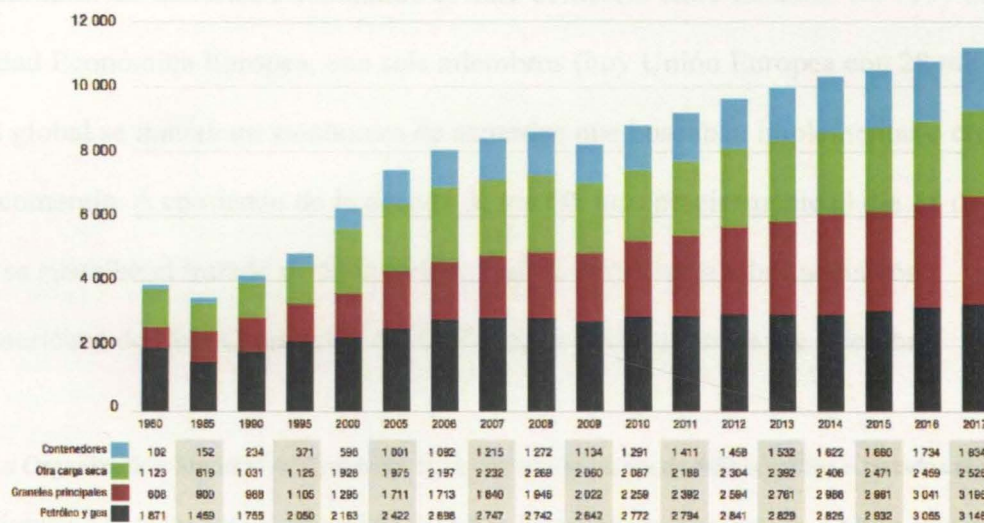


Ilustración 5 Comercio Marítimo Internacional, años indicados

Fuente: Informe sobre transporte marítimo 2018, UNCTAD

En la ilustración 5, se puede evidenciar el crecimiento del comercio marítimo mundial a partir del año 1980 hasta el año 2017, época en la cual se ha llegado casi a triplicar el volumen de carga transportada por vía marítima, destacando este incremento el transporte de gráneles y

¹² La Ruta de la Seda fue una red de rutas comerciales organizadas a partir del negocio de la seda china

desde el siglo I a.C., que se extendía por todo el continente asiático, conectando a China con Mongolia, el Subcontinente Indio, Persia, Arabia, Siria, Turquía, Europa y África (Liu, 2019, pág. 27)

otras cargas secas, otro incremento en el transporte se presenta en petróleo y gas, gracias al crecimiento y capacidades de refinamiento del petróleo en los países asiáticos y puntualmente China, que lo convierte en uno de los países de mayor importación de crudo y exportador de sus derivados.

Al término de la Segunda Guerra Mundial y con la creación del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT)¹³ en 1947, con el cual se pretendía establecer un sistema de comercio, con reglas de juego claras y universales, que permitieron reducir e incluso eliminar las barreras, fomentando el libre comercio entre Estados. En 1957 nace la Comunidad Económica Europea, con seis miembros (hoy Unión Europea con 28 miembros) y a nivel global se inician un sinnúmero de acuerdos que buscaban implementar o crear zonas de libre comercio. A comienzo de la década de los 60, mas precisamente el día 18 de febrero de 1960 se suscribe el tratado de Montevideo que da nacimiento a la Asociación Latinoamericana de libre Comercio (ALALC), de la cual Colombia fue miembro.

La Organización Mundial de Comercio tiene registrados cerca de 400 acuerdos o tratados regionales vigentes y en todos ellos el propósito consiste en liberalizar los intercambios. La gran mayoría se refiere a acuerdos entre países vecinos o pertenecientes a la misma región geográfica, y son pocos, alrededor de una cuarta parte, los que existen entre países desarrollados y países no desarrollados. El primero de este tipo de tratado comercial entre un país desarrollo y uno subdesarrollo es el que entró en

¹³ Acuerdo general de aranceles y comercio, conocido por su sigla inglesa GATT (General Agreement on Trade and Tariffs), suscrito en 1947 por 90 países, con el objeto de impulsar un ordenamiento comercial a escala mundial más abierto, estable y transparente y luchar contra el proteccionismo y la discriminación, de modo que sobre la base de una expansión del comercio se facilite una utilización más completa y eficiente de los recursos mundiales que redunde en mayores niveles de empleo, ingreso y bienestar de la humanidad (Banco de la Republica, s.f.)

vigor el 1 de enero de 1994, firmado entre Estados Unidos de Norteamérica, Canadá y México. (Gazol, 2016, pág. 125).

Acuerdo datos del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (Mincomercio Colombia, 2019), Colombia cuenta con 16 acuerdos comerciales¹⁴ vigentes, de los cuales 15 notificados ante la Organización Mundial de Comercio (OMC), como se observa en la ilustración 6, estos acuerdos son: CAN(1973), Panamá y Chile (1993), Caricom y México (1995), Cuba (2001), Mercosur (2005), Triangulo Norte (2009), EFTA y Canadá (2011), Estados Unidos de Norteamérica y Venezuela (2012), Unión Europea (2013) y Corea del Sur, Costa Rica y Alianza Pacifico (2016). En Latinoamérica, Colombia ocupa el quinto lugar detrás de Chile, Perú, Panamá y México, en numero de acuerdos vigentes.

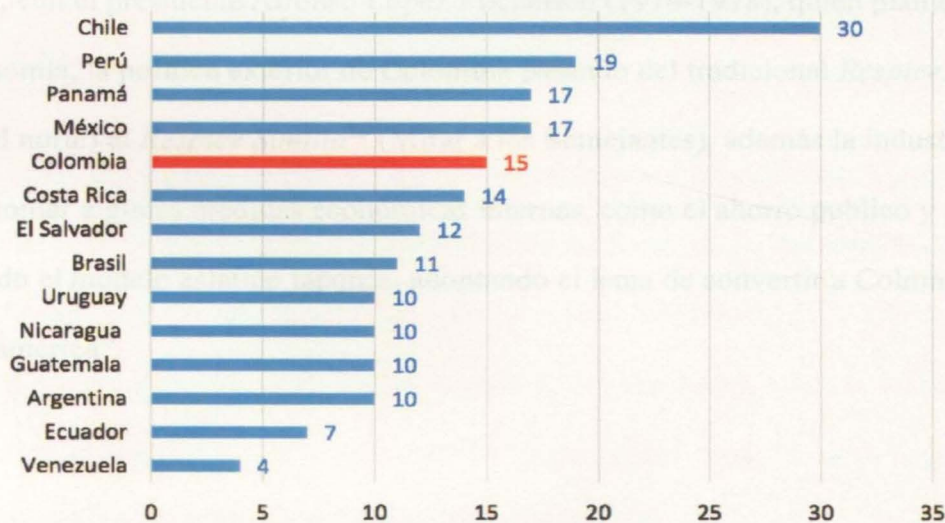


Ilustración 6 Acuerdos Comerciales notificados en la OMC 2018

Fuente: Mincomercio Colombia

¹⁴ Convenios de comercio, que otorgan beneficios a las naciones frente al resto de países al promover la reducción de aranceles para los productos importados provenientes de la otra u otras partes del acuerdo. Es así que, hasta el día de hoy se van desarrollando e implementando teorías que fundamentan las relaciones entre dos o más países, mismas que han surgido a partir de la ventaja absoluta y ventaja comparativa (Gualotuña & Sinchiguano, 2016, pág. 1)

Bajo la información del Ministerio de Comercio de Colombia en el documento citado, se puede observar como solo hasta la segunda década del siglo XXI, el Estado colombiano, realmente ha volcado su mirada hacia la cuenca del Pacífico y especialmente hacia Asia-Pacífico y ha materializado esta intensión a través de un acuerdo comercial, como el tratado bilateral con Corea del Sur y el acuerdo multilateral con Chile, Perú, México y por supuesto Colombia denominado Alianza Pacífico, que como menciona (García Parra, 2018, pág. 28): “La Alianza del Pacífico viene a ser el último eslabón de la cadena de proyectos para vincular al país al dinamismo económico de Asia Oriental, es decir, de hacer realidad su vocación transpacífica, al modo de Chile y Perú”.

Y aunque este interés es de vieja data y podría remontarse a la década de los años setenta, con el presidente Alfonso López Michelsen (1974-1978), quien planteaba diversificar la economía, la política exterior de Colombia pasando del tradicional *Respice Polum*¹⁵ (Mirar hacia el norte) al *Respice Similia*¹⁶ (Mirar a los Semejantes), además la industrialización del país y tomar algunas medidas económicas internas, como el ahorro público y privado, copiando el modelo asiático japonés, adoptando el lema de convertir a Colombia en “el Japón de Suramérica”.

¹⁵ mirar hacia el norte, alinear férreamente la política exterior colombiana a la estadounidense.

(Sepulveda, 2019, pág. 9)

¹⁶ significa mirar hacia los pares o semejantes. Este enfoque, además de buscar la diversificación de los destinos de la producción nacional, sugiere y recomienda hacerlo por medio de la construcción de bloques regionales entre países pares (en términos económicos, culturales y sociales, entre otros), con el fin de asumir posiciones colectivas ante los países más poderosos. (Sepulveda, 2019, pág. 9)

Este propósito, aunque esquivo, en los últimos años y gracias a ciertas medidas tomadas por el gobierno nacional, ha presentado importantes avances en su visión Asia-Pacífico, la participación en el foro de Cooperación de América Latina y Asia del Este (Focalae), la creación y establecimiento de un Centro Regional de Estudios sobre Asia y el Pacífico, en la ciudad de Santiago de Cali, centro urbano mas importante y cercano a la región Pacífica colombiana.

Debido a la diversidad en el desarrollo de las regiones que tienen acceso a los océanos colombianos, es difícil atribuir su desempeño económico y competitivo a esta característica. Sin embargo, existen apuestas conjuntas que pueden potenciar el crecimiento de estas zonas, tanto en el Atlántico, como en el Pacífico. Una de las alternativas es aumentar la participación de la pesca en actividades marítimas, el desarrollo de energías alternativas o el fortalecimiento de las empresas de construcción y reparación de barcos. El turismo, por ejemplo, es un sector que ha sabido aprovechar las potencialidades de los océanos. (Dirección Nacional de Planeación, 2018)

Estas iniciativas, sumadas a los esfuerzos diplomáticos del actual gobierno del presidente Iván Duque Márquez, la presentación de la estrategia del tratado de cooperación de la Alianza Pacífico ante escenarios como la Asamblea General de la ONU y el Foro Económico Mundial de Davos, Suiza, además de los resultados que a la fecha en materia económica, comercial y cooperación, permiten que países como Canadá, Australia, Nueva Zelanda y Singapur planteen el interés de sumarse como países asociados del bloque de interacción regional, son avances importantes en los intereses de implementar políticas de desarrollo y competitividad en la región Pacífica colombiana para integrarse activamente a la Cuenca Asia-Pacífico.

El Pacífico como un océano de oportunidades hoy en día es una realidad en el sistema internacional, mas allá de la discusión por la hegemonía en un sistema multipolar¹⁷, como el que se vive hoy en día, mas allá de las tensiones económicas y comerciales entre China y Estados Unidos, e incluso mas allá de las alianzas entre potencias mundiales que buscan consolidar una ideología; la realidad presente del sistema internacional obliga a los Estados a salir de sus fronteras y incorporarse en el sistema internacional buscando a través de la interdependencia con los demás actores, ser mas influyentes.

El Pacífico hoy en día es el centro de gravedad sobre el cual esta gravitando las mayores decisiones económicas y comerciales, y el mar ocupa un lugar estratégico en medio de toda la ecuación, en la región convergen las económicas mas dinámicas e importantes del mundo, que de acuerdo al ranking del Fondo Monetario Internacional (FMI) muestra en los tres primeros lugares a Estados Unidos, China y Japón, todas economías de la cuenca pacífico como los que presentan el mayor PIB anual con 20.580.200 M, 13.407.400 M y 4.971.930 M de Dólares Americanos respectivamente (Datosmacro.com, 2019).

¹⁷ La polaridad en la estructura internacional, “es definible por el número de actores relevantes de un sistema.” (Deustua, 2005) Estos actores relevantes, son los polos dominantes. Los polos dominantes son “aquellos Estados cuyas capacidades o recursos, muy superiores a los del resto, afectan decisivamente a la configuración de poder” (Sodupe, 2002, pág. 53) Así, analizando los diversos procesos históricos, podemos diferenciar, como señaláramos anteriormente, tres tipos de polaridad: la unipolaridad (la hegemonía de Estado), la bipolaridad (dos Estados se disputan la hegemonía, dividiendo al mundo en dos bloques geopolíticos) y la multipolaridad. (Múltiples bloques geopolíticos) (Vargas, 2016, págs. 8-9)

La región Asia-Pacífico ha entendido la importancia de la interdependencia y de una economía mundializada y no una economía globalizada¹⁸ tan criticada por algunos autores ante la complejidad que aun existe frente a esta, y por eso los esfuerzos de construir influencia a partir del mercado y suplir necesidades comunes en el entorno favorable bajo reglas de juego de conveniencia que se definen entre los Estados o grupos de Estados, en el entorno latinoamericano y del Caribe tal como menciona (Sanchez Rodriguez, 2014, pág. 2), citando a la CEPAL en un informe del año 2013: “A septiembre de 2012 existían 103 acuerdos de libre comercio vigentes en los que al menos un participante del acuerdo era un país asiático y la mayoría de estos acuerdos eran bilaterales”

Los esfuerzos asiáticos de integración regional datan de finales de los sesenta cuando se formó la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN por sus siglas en inglés). Años más tarde, en la década de los 80 y por iniciativa de Australia se crea el Foro de Cooperación Asia-Pacífico (APEC por sus siglas en inglés). Dicho esquema fue creado en 1989 a propuesta de Australia y actualmente cuenta con 21 miembros de las dos orillas del Océano Pacífico. (Sanchez Rodriguez, 2014, pág. 4)

Teniendo en cuenta lo anterior, es de mencionar que en el siglo XXI se consolidan los bloques económicos y comerciales regionales que permiten la integración de los hemisferios a través de políticas del todos ganan pero bajo las condiciones de los Estados mas influyentes y realistas del sistema internacional, lo que ratifica o permite pensar que aunque las

¹⁸ Una economía globalizada. No es una economía mundializada, no es el mundo el ámbito de trabajo de la economía y del mercado de trabajo. Lo que ocurre es que las actividades cercadas, nucleares de todas las economías, sí están globalizadas. Por globalizadas entiendo que trabajan como una unidad en tiempo real a nivel planetario, esta es la definición de globalidad. O sea que las actividades económicas centrales, nucleares, de nuestras economías, trabajan como una unidad, en tiempo real, a nivel planetario a través de una red de interconexiones. Un ejemplo: el mercado de capitales. (Castells, 1998, pág. 3)

organizaciones no gubernamentales y otros actores del sistema internacional son relevantes en el juego geopolítico mundial, los Estados vuelven a aparecer en el escenario imponiendo condiciones y reglas de juego que le permiten recuperar parte de la influencia del sistema internacional perdida al termino de la Segunda Guerra Mundial.

Por tal razón, y retornando a estas alianzas estratégicas “controladas” por los Estados, los acuerdos o tratados anteriores del siglo XX, sirvieron como base para la implementación de dos importantes acuerdos más: la Asociación Económica Integral Regional (RCEP por sus siglas en ingles) y el Acuerdo de Asociación Transpacífico (TPP por sus siglas en ingles). En la ilustración 7, se presenta la configuración de los Acuerdos Regionales de Integración Económica que existen en las dos orillas de la cuenca del Pacífico.

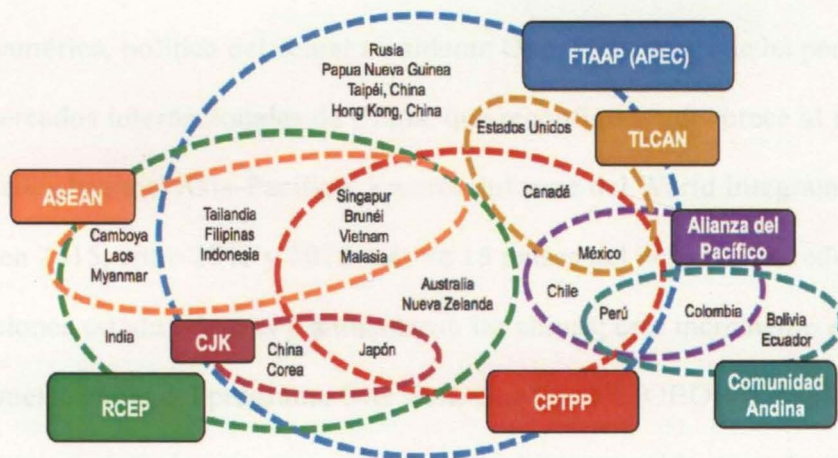


Ilustración 7 Acuerdos Regionales de Integración Económica en la Cuenca del Pacífico

Fuente: Rosario Santa Gadea, 2018

El primero de estos acuerdos del presente siglo, es la Asociación Económica Integral Regional (RCEP), propuesto en el año 2013, es una ampliación y ajuste del acuerdo o tratado de las Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), que pretendía involucrar y converger en un mismo acuerdo a las tres economías mas grandes e importantes del continente asiático:

China, India y Japón; además para resaltar, hay que tener en cuenta que los miembros de este acuerdo representan el 38% del PIB mundial e involucra la participación de más de 2.600 millones de habitantes, acuerdo datos del FMI, 2017.

El Acuerdo de Asociación Transpacífico (TPP), una negociación comercial multilateral que reunía once miembros en 2012, representaba 30% del PIB mundial, 19% de las exportaciones y 22% de las importaciones globales (do Nascimento & Bruckmann, 2019, pág. 203), en el año 2017 Estados Unidos en una decisión unilateral decidió retirarse del acuerdo, lo que ha permitido mayor autonomía e influencia de China en el mismo, abriendo la puerta a importantes reconfiguraciones comerciales, geopolíticas y económicas.

Adicional y no menos importante es la posición proteccionista de los Estados Unidos de Norteamérica, política del actual presidente Donald Trump, que ha permitido la influencia en los mercados internacionales de China, que reconfigura y favorece al posicionamiento de los mercados hacia el Asia-Pacífico, acuerdo informe del World Integrated Trade Solution (WITS) en 2015, entre 2011 y 2015 más de 15 países del hemisferio, redujeron las importaciones estadounidenses y aumentaron las chinas; este incremento en el flujo comercial y la propuesta china del programa One Belt, One Road¹⁹ (OBOR por sus siglas en inglés), que traduce un cinturón, una ruta, estrategia también conocida como la nueva Ruta de la Seda, y que está financiando importantes proyectos de infraestructura, dentro de los que

¹⁹ También denominado Nueva Ruta de la Seda (NRS), proyecto geopolítico destinado a interconectar Europa, Asia y África. Se formuló como propuesta de construcción conjunta de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI y se conoce como “la Franja y la Ruta”. Obedece a las transformaciones políticas, económicas y sociales que emprende la República Popular China. (Acuña Ortigoza, Aguirre Saavedra, Avila Ramirez, & Mendoza Vera, 2018)

involucra a algunos países de Latinoamérica, generando a partir de estos proyectos, procesos de expansión económicos liderados por Asia-Pacífico, en cabeza de China, dentro de los que se debe resaltar el proyecto de interconexión terrestre entre el océano atlántico y Pacífico que se presenta en la ilustración 8, este proyecto de intercomunicación ferroviario que conectaría los océanos Atlántico y el Pacífico y que involucra hoy en día a dos de las economías mas solidas del Latinoamérica Brasil y Perú, que actualmente se plantea con financiamiento del Gobierno chino.



Ilustración 8 Proyecto inversión ferroviaria Bioceánica para unir el Atlántico y el Pacífico

Fuente: *ferrovia-bioceanica-para-ligar-o-brasil-ao-pacifico-e-viavel-indica-estudo*. Amora 2016

Los tratados y acuerdos económicos y comerciales de la cuenca Pacífico, han sido concebidos como propuestas solidas de cooperación y de “ganar, ganar”, además como menciona (Santa Gadea, 2018), los acuerdos comerciales y económicos de la cuenca se han cimentando en cinco pilares fundamentales, el libre comercio, la integración financiera, inversión en infraestructura, concertación de políticas de desarrollo y vínculos pueblo a pueblo. Esta afirmación alineada al propósito de los que busca un Estado al establecer un tratado bilateral o multilateral, permite entender la dimensión de lo que la dependencia de las relaciones internacionales y mas aun la importancia de adquirir mayor influencia en estos y

en el entorno, con el fin de a través de estas relaciones establecer las estrategias más convenientes para los intereses nacionales.

En este sentido y teniendo en cuenta la visión de Alberto Trejos (2009), en un informe para la unidad de comercio internacional e industria de la CEPAL ¿Por qué buscar mas comercio? Se establece:

El comercio internacional es el principal motor que impulsa la expansión de las economías en desarrollo, dadas las limitaciones físicas y adquisitivas de sus mercados internos para lograr un incremento del producto interno bruto sostenido que reduzca significativamente la pobreza y desigualdad de sus habitantes. De acuerdo con la premisa anterior, estas mismas economías han iniciado y ratificado tratados de libre comercio en busca de institucionalizar una serie de reglas de intercambio de bienes y servicios con sus socios comerciales que les permita optar por mayores beneficios permanentes. Esta posición concuerda con la visión predominante en la economía y representa a su vez uno de sus principales retos. (Trejos, 2009, pág. 8)

Hoy en día una de las apuestas más importante a esta diversificación del mercado interno y de posicionamiento global para el Estado colombiano es el denominado como el tratado de la Alianza Pacífico que debe fortalecer la posición colombiana en el pacífico y es a través de la región pacífica colombiana como realmente se puede alcanzar este fin, los costos de los buques que provienen del Asia-Pacífico con el cruce del canal de Panamá es una de las estrategias económicas y comerciales mas importante para desarrollar una verdadera infraestructura nodal que posicione la región Pacífica colombiana a través de los puertos en una verdadera conexión de la cuenca del Pacífico con el Caribe, los países americanos bañados por el Atlántico y por supuesto Europa y África occidental. En la ilustración 9, se observa la extensión de la cuenca de Pacífico y se ilustran las líneas comerciales del año 2012, que permite reconfirmar la importancia de una estrategia marítima colombiana.



Ilustración 9 Cuenca del Pacífico y líneas de comunicación marítima 2012

Fuente: <https://www.shipmap.org>

Pero este es solo el comienzo de una estrategia que involucra la institucionalidad, el Ministerio de Defensa Nacional, las Fuerzas Militares de Colombia y especialmente la Armada de Colombia juegan un papel de conexión no solo en el ámbito de la defensa y seguridad, garantizando los mínimos estándares que exige el comercio mundial y de los Estados frente a temas de seguridad que van mas allá de lo interno y que traspasan fronteras, sino en ese enlace que se viene desarrollando a través de sus unidades tácticas y operativas a lo largo del pacífico de la mano del Estado en programas que permitan consolidar una verdadera competitividad y sostenibilidad entre el desarrollo y la protección de las riquezas naturales y endémicas de la región.

En todo este complejo escenario convergen dos conceptos fundamentales para entender el direccionamiento que tiene en cuenta la Armada de Colombia para proyectar su presencia en la extensión marítima nacional y proteger no solo los recursos naturales del país, sino los intereses marítimos de Colombia, estos conceptos son : el soberanismo y la

construcción de una gobernanza global²⁰ del medio marino, que posterior al establecimiento de la Convemar han chocado en un conflicto por la territorialización y definición de los espacios marítimo de cada Estado. Tal como se describe:

Este proceso ha seguido adelante en las últimas dos décadas, cuando la mayor parte de los Estados con costas en océanos están redelineando los límites de sus zonas marítimas. Este proceso está definiendo el alcance exacto de la jurisdicción de estos Estados ribereños sobre los mares allanando el camino para la aplicación de un orden legal nacional a una amplísima extensión del mar; lo cual, en principio, debería ser positivo al promover el uso pacífico de los mares y océanos, la conservación de la vida marina y el estudio, protección y preservación del medio marino. (García Pérez, 2019, pág. 958)

La integración de la región Pacífica colombiana como punto de conexión en la cuenca del pacífico, es necesaria para lograr que esta parte de la geografía nacional pueda proyectarse como una “región Talasocrática”, las oportunidades de desarrollar puertos de aguas profundas y eficientes, además de las mejoras en la infraestructura de comunicación de los puertos con los nodos económicos del país y el fortalecimiento y reglamentación atractiva, de incentivos en las zonas de libre comercio, es una necesidad y obligación para mejorar en términos de competitividad, desarrollo y lograr un impacto económico, social y comercial real.

²⁰ Se caracteriza por incluir actores no estatales y en especial países emergentes. Adicionalmente su agenda es variada, incluyendo problemas más allá de la seguridad tradicional, como el medio ambiente, la pobreza, la salud entre otros. La gobernanza es global porque, debido al impacto de la globalización, se desterritorializa y entran otros actores no estatales a participar. Esto implica un tránsito de un “orden internacional” a un “orden global” (Defelipe Villa, 2019, pág. 5)

Lineamientos para el crecimiento y desarrollo del Pacífico colombiano

En este capítulo se evalúan y plantean posibles líneas de acción que permitirían alcanzar un crecimiento y desarrollo de la región pacífica colombiana a partir de su integración en la cuenca del mismo nombre, esta propuesta se fundamenta en parte en el desarrollo en los últimos cincuenta años de los países del Asia-Pacífico y como las políticas públicas²¹ no solo de orden económico y apertura comercial son fundamentales para alcanzar una posición de influencia y el desarrollo, es un conjunto de medidas estatales de largo aliento, con responsabilidad de todos los campos de acción del Estado, de la población en general, la empresa privada y los inversionistas extranjeros establecidos y los que potencialmente podrían llegar al país.

Algunos autores han escrito de una de las características más milenarias de la cultura asiática, se puede leer un sinnúmero de documentos que hacen mención a esta al tratar diferentes aspectos de la cultura y se destaca la disciplina asiática y como esta característica se encuentra incrustada en el ADN de las poblaciones de esta parte del mundo, la disciplina ha sido fundamental para el establecimiento de las diferentes democracias o regímenes que pululan en el continente asiático. Esto demuestra que el desarrollo y crecimiento más que un tinte político o ideológico del que tanto se discute en los países de América Latina, corresponde y se alinea más a políticas públicas de Estado de largo plazo y la búsqueda del

²¹ Proceso integrador de decisiones, acciones, inacciones, acuerdos e instrumentos, adelantado por autoridades públicas con la participación eventual de los particulares, y encaminado a solucionar o prevenir una situación de vida como problemática. La política pública hace parte de un ambiente determinado del cual se nutre y al cual pretende modificar o mantener. (Velasquez Gavilanes, 2009, pág. 156)

bien común que va enfocado a una disciplina política, social, monetaria, económica, de justicia y de arraigo en un verdadero compromiso con el país.

La objetividad de estas políticas depende, como menciona Velásquez, del cumplimiento de cuatro elementos, garantizando la interrelación e interdependencia entre estos, que vaya mas allá de una sumatoria de pasos y subjetividad de la complejidad de esta tarea.

Los siguientes cuatro elementos:

1. Proceso integrador de decisiones, acciones, inacciones, acuerdos e instrumentos.
2. Proceso adelantado por autoridades públicas con la participación eventual de los particulares.
3. Proceso encaminado a prevenir o solucionar una situación definida como problemática.
4. La política pública hace parte de un ambiente determinado del cual se nutre y al cual pretende modificar o mantener. (Velasquez Gavilanes, 2009, pág. 159)

El capítulo no define una tendencia política o posición favorable hacia una ideología, lo que se busca es proponer lineamientos que permitan materializar un verdadero desarrollo, y es necesario que a través de políticas publicas definidas, de largo plazo, alineados con los fines del Estado contemplados en la constitución política colombiana de 1991 para alcanzar un bien común para toda la población colombiana y de igual forma definir de manera urgente y tacita los intereses nacionales.

Artículo 2. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. (Asamblea Nacional Constituyente de Colombia, 2010, pág. 13)

Aunque es importante tener en cuenta la idiosincrasia nacional y las diferencias con el resto de los Estados del globo, vale la pena hacer esfuerzos por el establecimiento de comportamientos y políticas que han logrado resultados positivos, aterrizándolas a las condiciones propias de la geografía, legislación e incluso cultural colombiana. La región del Asia-Pacífico representa puntos de encuentro y común entre los Estados del área, pero también existen diferencias potenciales entre estas y es en los puntos en generales y de encuentro donde se enfocarán las propuestas de lineamiento para lograr la competitividad del Pacífico en su conexión no solo con la cuenca pacífica sino entre el Pacífico colombiano y el resto de la geografía nacional.

Entre los estudios del auge de china hay varios autores que definen argumentos que potencializan el desarrollo de los países asiáticos y mas puntualmente el despertar del gigante asiático, como es conocido el proceso de una China comunista de economía capitalista globalizada de libre comercio, (Bustelo, 2002, págs. 6-7): primero cuando inicia toda la reforma y revolución económica, China disfrutaba de una economía favorable con índices moderados, una población mayoritaria en campos, economía basada en agricultura y un comercio exterior orientado hacia economías de mercado²², esto sumado a una privilegiada posición geografía en un vecindario favorable en la mitad del llamada milagro asiático, en

²² En una economía de mercado la producción se realiza para el intercambio. Las decisiones de qué y cómo producir, ya no dependen de una sola autoridad, sino que es el mercado el que permite conocer los signos de abundancia y escasez de recursos o productos. O, con mayor claridad, los signos o señales de aquello que la gente quiere adquirir y de lo que efectivamente puede obtener con sus recursos disponibles. Un rasgo importante de este nuevo tipo de sociedad es la libertad que adquiere el individuo para decidir sobre su participación en el proceso productivo. La producción, por tanto, comienza a desarrollarse para el intercambio mediante un procedimiento de eliminación de trabas a la libertad de acción de cada persona. (Banco de la Republica, 2019)

cercanía a Japón y los denominados pequeños dragones, además de las condiciones adecuadas que le permitieran poder sacar provecho de la pujanza económica de los chinos de ultramar Hong Kong, Taiwán y países del sudeste asiático, y como segundo argumento la capacidad del carácter experimentador de generar cambios graduales y sectorizados que ante los efectos positivos se irradiarían hacia áreas geográficas mas amplias y otros sectores económicos, que permitirían evitar los desequilibrios derivados de las medidas o reformas implementadas, además se debe resaltar los importantes aportes en gasto publico en infraestructura como por ejemplo, carreteras, represas, distribución eléctrica, etc.

En cuanto al gradualismo, China optó por una liberalización incremental de los precios (en lugar de aplicarla de golpe, como Rusia en 1992). Rehusó privatizar masivamente las empresas estatales, a diferencia igualmente de Rusia. Redujo progresivamente las restricciones a las importaciones. Depreció gradualmente su moneda. Abrió lentamente la economía a las inversiones extranjeras. Esa estrategia, que los chinos definen con la frase cruzar el rio sintiendo las piedras bajo los pies, ha demostrado ser mucho más eficaz que los cambios repentinos y bruscos que se han aplicado en otras economías en transición (Bustelo, 2002, pág. 7)

Iniciando con algunos comparativos, Colombia tiene una posición privilegiada y en el entorno regional se encuentran importantes economías y estructuras comerciales solidas cercanas como Brasil, Chile, México y Perú; en el océano Pacífico en el mismo hemisferio y considerados países desarrollados como Estados Unidos de Norteamérica y Canadá, cuenta con una economía sostenible, Colombia ha sido una de las economías mas estables de la región muy a pesar de un sinnúmero de eventualidades a lo largo de la historia patria, la economía nacional es mas agrícola y podría decirse que muy dependiente del sector primario, le siguen el sector secundario, más manufacturero que industrializado y un interesante crecimiento del sector terciario, en los últimos años jalonado por el sector financiero en ofrecimiento de servicios. A partir de los años noventa el país inició un proceso de apertura y

diversificación de los mercados, aunque los esfuerzos en gasto publico en infraestructura al interior y en las áreas costeras con el fin de generar mejores condiciones de competitividad ha sido limitada y sin visión de futuro.

Explorando mas sobre el fenómeno asiático es frecuente encontrar mas posiciones sobre el milagro chino y es así como (Treacy, 2020, pág. 160) destaca: el crecimiento económico chino se presenta desde 1978 con el ascenso de Deng Xiaoping y la implementación de reformas de mercado; sin embargo, en un sentido mas holístico se debe revisar el periodo de consolidación territorial, cohesión nacional y acumulación de capital. La planificación económica en China cuenta con matices singulares que a pesar de una severa crisis económica derivada de apuestas políticas que fracasaron como la del Gran Salto Adelante²³ y la represión de la revolución cultural del maoísmo, un recambio político hacia un modelo mixto y el no desmantelamiento absoluto del sistema de dominación como otros casos de experiencias socialistas. Este ascenso chino expedito en el sistema internacional sin precedentes o casos de estudio comparativo en una formación socioeconómica que ha sido bautizada por muchos autores en los que es recurrente el calificativo de un mercado socialista o de características chinas.

El potencial de China en la actualidad por disputar la hegemonía mundial es el resultado de una construcción histórica deudora tanto de la planificación económica y el autoritarismo político de la

²³ 1958-1960, se constituyo como propósito para obtener una transición mas rápida al comunismo, usando como camino la Estrategia B, construida sobre ideas que habían probado su utilidad en la lucha de China contra el Japón durante el periodo Yenan. consistió en una movilización social 'basada en los movimientos de masas dirigidos por el Partido con el objeto de crear un "nuevo hombre" comunista. (Van Ness & Raichur, 1983, pág. 91 y 98)

etapa comunista del maoísmo (1949-1976) como de la posterior reforma de Deng hacia una economía socialista de mercado o “socialismo de características chinas” (1978-).

El establecimiento de la República Popular no solo permitió el control político sobre el territorio y el control económico sobre los principales recursos de la economía, sino que permitió la incubación de una fuerza de trabajo que portaría sobre sus hombros el peso del progreso y la modernización y se convertiría en la real hacedora del “milagro chino”. (Treacy, 2020, pág. 160).

Es así, como para Treacy, el milagro chino y la estructura del “Socialismo de Mercado” se fundamentó en cuatro ejes la agricultura, la industria, la defensa nacional y la ciencia y tecnología, bajo las cuales se da una serie de reformas en la política pública china que permitieran alcanzar el incremento en productividad y paralelamente un crecimiento económico sostenible, manteniendo un control centralizado de las actividades del Estado.

En el eje de la agricultura, a partir de 1978 el gobierno estableció tres reformas que permitieron dinamizar al sector, modernizándolo y facilitando un crecimiento en rentas y producción; en cuanto a la industria se establecieron reformas para la modernización y competitividad y creación zonas económicas especiales (ZEE)²⁴ y ciudades, especialmente costeras y en fronteras, que permitieron la activación del comercio mundial chino; en cuanto a la defensa nacional los retos del Gobierno en la protección y defensa de sus intereses

²⁴ Las zonas económicas especiales son zonas procesadoras de exportaciones. Actúan como un enclave territorial en el cual se pretende crear condiciones privilegiadas en beneficio de la actividad del capital privado, fundamentalmente extranjero, cuyos productos están básicamente orientados a la exportación. Se consideran como una vía para sustituir las importaciones, atraer inversión extranjera directa, lograr la transferencia de tecnologías, producir vínculos con las empresas nacionales y generar empleos. Esta zona recibe a su vez otras denominaciones como zonas libres de producción, zonas francas, zonas de comercio libres de impuesto. (Centro de Investigaciones de la Economía Mundial (CIEM), 2005)

definidos en las estrategias, requería de un esfuerzo también militar disuasivo y creíble, así como políticas de proteccionismo; en ciencia y tecnología gracias a la apertura comercial y económica de la Republica China, el intercambio tecnológico dio pasos de gigante con normas de transferencia de tecnologías y la intervención del Gobierno en las políticas educativas publicas direccionando en el sistema educativo las necesidades de tecnologías y carreras profesionales que requería el país en el corto, mediano y largo plazo, para el logro de sus objetivos.

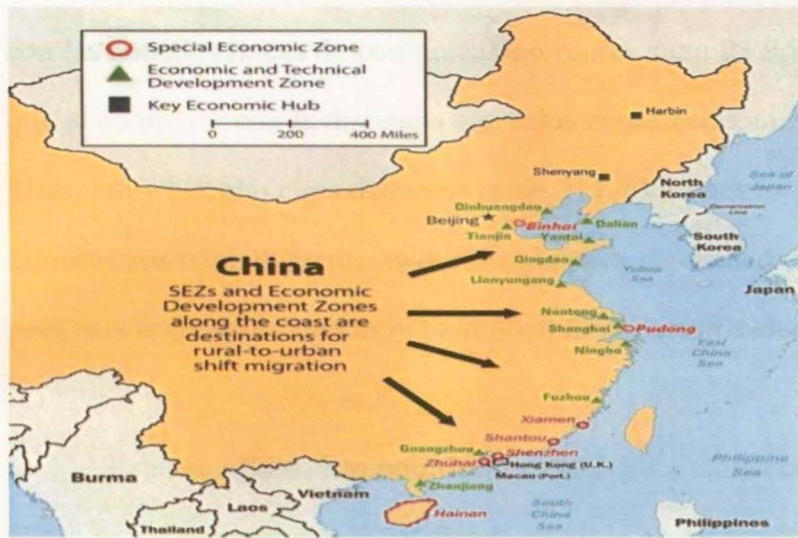


Ilustración 10 Zonas Económicas Especiales China

Fuente: Nicolás Foucras (2016)



Fuente: Ministerio de Comercio. Infografía: EL COLOMBIANO ©2017. JR (N4)

Ilustración 11 Zonas Económicas Especial Colombia

Fuente: Mincomercio – El Colombiano (2017)

En las ilustraciones 10 y 11 se presentan las zonas económicas especiales china y colombiana, y se puede analizar, que a pesar de que China posee mayor extensión continental que Colombia, las zonas francas chinas están en las zonas costeras aprovechando los puertos y terminales marítimos, que permiten dinamizar la economía interna y gracias a una infraestructura de interconexión con las urbes y centros urbanos, en el caso colombiano estas zonas francas cubren especialmente la zona Andina, y es de destacar que en la región Pacífica las zonas francas mas cercanas se encuentran en Palmira la Zona Franca del Pacífico y la Zona Franca de Palmaseca, ambas a mas de 160 kilómetros de distancia que por vía terrestre con las actuales líneas de comunicación representan 03 horas y 30 minutos aproximadamente, que al comparar con la distancia entre dos zonas económicas especiales chinas como Shanghái y Ningbo cuya distancia es de 215.4 kilómetros y se conectan en 02 horas y 40 minutos aproximadamente, demuestra la poca capacidad de infraestructura que aun tiene el país, que redunda en una muy bajo nivel de competitividad en la cuenca Pacífica.

Estas medidas, han permitido consolidar a China en el escenario internacional al punto de ser denominada o calificada como la segunda economía mas importante del mundo, acuerdo datos del Fondo Monetario Internacional (FMI) y a ojos de algunos expertos económicos y políticos, lo ha llevado a competir por la hegemonía²⁵ mundial con los Estados Unidos de Norteamérica (EEUU), de igual forma es importante mencionar algunas estrategias económicas adoptadas por el gobierno chino, que han dado resultado positivos, tal como describe (Slipak, 2014, pág. 111): “convertirse en el principal acreedor de bonos del tesoro de

²⁵ la palabra hegemonía, que proviene del griego “eghesthai” que significa “conducir”, “guiar”, y que en el antiguo griego hacía referencia a la dirección suprema del ejército. El hegemón es el motor político, militar, ideológico, tecnológico, cultural y económico del sistema internacional que incentiva a los otros actores internacionales a actuar como él desea. (Sepulveda & Soares de Lima, 2019)

los EEUU, el país con mayores reservas en dólares y uno de los países más exportadores de manufacturas y emisores de Inversión Extranjera Directa”.

Es además, importante destacar que el mundo ha cambiado de forma vertiginosa en los últimos cincuenta años y la proliferación de actores en el sistema internacional a coadyuvado a la interacción caótica de las relaciones internacionales, el mundo marítimo ha visto un incremento exponencial en el empleo sus rutas o líneas de comunicación, las amenazas transnacionales que se implantaron en el sistema internacional, el crecimiento demográfico y el aumento en el número de países y formación o creación de nuevas ciudades, como menciona el mayor del ejército de los EEUU (Commons, 2018) este ambiente crea gran fricción en todos los dominios (terrestre, marítimo, aéreo, espacio y ciberespacio), que dificulta las tareas de seguridad y defensa y que ha llevado a los Estados a implementar a través de las fuerzas del orden, Fuerzas Militares y Policiales, estrategias que permitan garantizar la soberanía, la defensa y seguridad de su territorio y población.

China ha entendido esto, y el poder de influencia mundial de China, van ligadas íntimamente la importancia económica y el fortalecimiento de su peso militar y político y por supuesto a una estrategia de presencia en diferentes escenarios internacionales como lo fue en 1971 cuando se convirtió en miembro permanente del Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), miembro de la Organización Mundial del Comercio (OMC), el Fondo Monetario Internacional (FMI), entre otros, además, participación en diferentes proyectos de integración regional y cooperación internacional, como cabeza de los proyectos, además de una muy dinámica actividad de internacionalización de productos, empresas y proyectos chinos en prácticamente todo el globo terráqueo, esto sin lugar a dudas

refleja como China ha aumentado su responsabilidad en asuntos vinculados a la seguridad y la paz internacional (Bolinaga, 2011, pág. 1)

China es un actor geopolítico de talla universal. Sus dimensiones geopolíticas –físicas, económicas, humanas, sociopolíticas y militares– son abrumadoras. Pero, quizás, lo que impresiona y en cierta manera preocupa más es su impenetrabilidad. Referido al arte de la guerra se manifiesta de forma clara en utilizar la “decepción” como su principal estratagema –uno de sus principios básicos enunciados por Sun Tzu–. No se busca, por lo tanto, el enfrentamiento de las capacidades militares, sino la pugna entre las maestrías intelectuales.

Un ejército del pueblo y para el pueblo que, como brazo armado del Partido Comunista Chino, sólo mira hacia el interior de su gran muralla; concededor del poder del resto de dimensiones geopolíticas; y que sólo empieza a alzar la vista y emprender el vuelo de la mano del milagro económico de las últimas décadas. Un poder militar orgulloso y capaz, que quiere protagonizar, junto con su sociedad, esta vez sí, “el sueño de China, el sueño del pueblo”, del “desarrollo pacífico”. (Sanchez Garcia, 2016)

El Libro Blanco de la Defensa²⁶ chino determina tácitamente la participación militar en tareas de: apoyo al desarrollo nacional; mantenimiento y orden social; protección de los derechos e intereses marítimos; y salvaguarda de los intereses de ultramar, estas tareas que se vienen desarrollando con mayor eficiencia en el siglo XXI, son ratificadas en el informe anual del (Departamento de Defensa de EEUU, 2015), emitido al Congreso, donde se destaca

²⁶ Los libros blancos de la defensa constituyen elementos centrales del proceso de democratización del sector. Destaca el interés de transparentar las políticas, no solo en el ámbito interno, sino también para reflejar una vocación defensiva por mantener la soberanía territorial, sin aspiraciones ni reivindicaciones, todo en el marco de una política de integración vecinal y cooperación internacional. Otro tema de fondo es la relación entre civiles y militares. Es decisión del Gobierno, por medio del Ministerio de Defensa, publicar un libro y convocar a los participantes en la elaboración de sus contenidos. (Faundes, 2017, pág. 194)

el interés del Gobierno chino de incrementar su presencia e influencia en el rol internacional, a través de la capacitación y modernización de sus fuerzas armadas enfocando en misiones de carácter internacional como: Proyección de fuerza, Seguridad Marítima, Anti-Piratería Operaciones de paz y asistencia en desastres naturales y ayuda humanitaria.

China ha demostrado coherencia y persistencia en sus objetivos y definición de sus intereses nacionales, el rol del mar en toda esta ecuación de desarrollo económico, político, cultural, social, militar y comercial es fundamental, los mayores focos de desarrollo y ciudades mas importantes se encuentran en la costa bañada por el océano Pacífico o en zonas de fronteras, la protección, control, ejercicio y presencia en los espacios marítimos (aguas internas, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, plataforma continental), la importancia de las líneas de comunicación marítimas es un concepto muy definido en el rol de la marina china y plenamente entendido por el conductor político y así queda demostrado en el apoyo al desarrollo de una marina que se ajusta y se construye a las necesidades de la Republica Popular China; en el Libro Blanco de la Defensa, como se menciona en el párrafo anterior, se define una visión al mar y sus líneas marítimas como un interés nacional, y a sus Fuerzas Militares, a la Armada del Ejército Popular de Liberación, como un verdadero activo estratégico nacional. Su robusto programa de nuevas construcciones ha puesto en servicio en la última década una serie de unidades con capacidades anfibas, unidades de superficie de costa, marítimas y oceánicas, dentro de las que se resalta la construcción de 01 portaviones, el Liaoning.

El poder naval chino es el mayor de Asia, con más de 300 buques de combate y 235.000 efectivos. Está organizado en tres Flotas: Norte (Qingdao), Este (Ningbo) y Sur (Zhanjiang); todas cuentan con aviación naval e infantería de marina. Su principal fuerza, la submarina, está compuesta por 62 unidades –5 submarinos nucleares de ataque, 4 nucleares balísticos y 53 convencionales, aunque se

prevé que este número aumente hasta superar los 70 en 2020—. La fuerza de superficie ha disminuido su número desde la década de los 90; sin embargo, sus capacidades han mejorado extraordinariamente.

(Sanchez Garcia, 2016, pág. 293)

Hasta este punto se han analizado algunas de las estrategias que ha empleado china en su camino hacia el llamado milagro asiático, pero la región del Asia Pacífico también presenta otros actores importantes como Japón, Corea del Sur, Taiwán, Vietnam, Malasia, Filipinas, Indonesia, Singapur y Tailandia que en las dos décadas del siglo XXI se han convertido en importantes centros económicos y financieros, que supieron entender el entorno mundial y vieron en la especialización en lo que cada Estado era más eficiente, enfocando esfuerzos gubernamentales en este sentido y mejorando las condiciones de intercambio comercial y de competencia.

El crecimiento y desarrollo de esta zona ha permitido el análisis de diferentes y diversos estudios que han generado diversas propuestas sobre las políticas establecidas para alcanzar el milagro asiático de esta región y es así como James Pérez Morón (2019), al analizar el libro *¿Cómo funciona Asia: éxito y fracaso en la región más dinámica del mundo?* de Joe Studewell, determina tres puntos comunes entre estos Estados de esta área que han permitido el crecimiento económico acelerado:

1. Generar la mayor cantidad posible de empleos impulsando la agricultura, que es el sector más fuerte y que emplea a la mayoría de las personas en los países pobres.
2. Dirigir la atención de los inversionistas hacia la manufactura. Se justifica priorizar este sector porque sucede que la industria de fabricación hace el uso más eficaz de las capacidades productivas limitadas de la fuerza de trabajo de una economía en desarrollo, en las que los trabajadores suelen comenzar a migrar fuera de la agricultura.
3. Buscar capitales en el sector financiero para fortalecer la manufactura y lograr la agricultura a pequeña escala. (Perez Moron, 2019, pág. 263)

Después de analizar los puntos de vista de diferentes autores se pueden determinar algunos puntos de encuentro que acercaron a los países de la cuenca del Asia-Pacífico al denominado milagro asiático que permitían establecer los presupuestos que fijaron los Estados de Asia Oriental para alcanzar el vertiginoso desarrollo en los últimos cincuenta años a través de la implementación de políticas públicas en una visión a largo plazo en que se constituyó el bien común, como parte de los fines de las reformas de Estado. Estos presupuestos aplicados en los países de la región Asia-Pacífico permitirán determinar las líneas de acción para la región Pacífica Colombiana en un escenario prospectivo con el concurso efectivo y dinámico del Estado y sus instituciones articulando la población, empresas privadas y los inversionistas activos y potenciales. La determinación de estas acciones, demuestra que el milagro asiático está basado en una estricta planificación y visión de futuro para alcanzar los intereses nacionales y no en el azar de la implementación de políticas públicas.

Los presupuestos estratégicos implementados en los países de Asia oriental son:

1. La elaboración y desarrollo de políticas agrícolas sensatas que permitieron a la población rural opciones laborales reales, impulsar la economía y mejorar las condiciones de conectividad entre los centros urbanos y rurales.
2. Apertura económica y comercial con controles gubernamentales.
3. Definición de un sistema para modernización y actualización de la industria manufacturera, con el fin de consolidar las ventajas comerciales y buscar la especialización de los Estados en ciertos productos que garanticen la competitividad.
4. Implementación de una política monetaria y financiera que apunte al cumplimiento de los objetivos trazados en el largo plazo, incluso si esto significase sacrificar grandes utilidades en el corto plazo.

5. Posicionamiento mundial a través de tratados de cooperación e inmersión en “clubes” o asociaciones económicas, comerciales.
6. Creación, desarrollo y establecimiento de legislación proteccionista hacia el mercado interno e incentivos para la inversión.
7. Conectividad y proyectos de infraestructura local en puertos, carreteras, vías férreas, aeropuertos, centros logísticos, centros nodales, zonas económicas especiales o zonas francas.
8. Fortalecimiento, modernización y posicionamiento de las Fuerzas militares y policiales.
9. Desarrollo y fortalecimiento de la industria nacional, así como de las empresas estatales, privadas y mixtas.

Así entonces, los presupuestos planteados se conectan directamente a una intensión política/gubernamental y solo serán realizables mediante la implementación de herramientas publicas de corto, mediano y largo plazo, además de una voluntad estratégica por parte de la conducción política nacional en el empleo adecuado de los campos del poder del Estado y por supuesto una conciencia nacional en la definición de los intereses nacionales; a continuación se realizara un análisis de algunas condiciones que caracterizan la región Pacífica colombiana y que permiten evaluar la complejidad en la implementación de los presupuestos estratégicos planteados en la región de Asia-Pacífico, sin olvidar que aunque el posicionamiento de esta región no es producto del azar y no corresponde a un milagro sino a la implementación de estrategias y políticas combinadas con acciones estatales que coadyuvaron a alcanzar el crecimiento y desarrollo del área, las circunstancias de los países latinoamericanos empezando por la idiosincrasia y cultura marca un determinante y fundamental diferencia.

Las evidentes limitaciones que experimenta Colombia para competir con las naciones del Este de Asia parecen forzarla a buscar dentro de la “integración latinoamericana” un mayor espacio que le permita desarrollar ventajas competitivas, ampliar mercados, crear empleos y apoyar sus sectores manufactureros y agroindustriales. La reciente iniciativa integracionista de las naciones del Pacífico latinoamericano, puede constituir un paso muy positivo, en tanto se estimulen las políticas industriales necesarias para el crecimiento sólido de las capacidades productivas y exportadoras del tejido empresarial colombiano junto con el de otras naciones vecinas. (Torres, 2013, págs. 162-163)

Aunque el Pacífico colombiano no es una región autónoma y depende en gran medida de las decisiones y políticas del gobierno central, esta región posee condiciones muy favorables, que integradas a decisiones y proyectos regionales sociales, económicos, ambientales, comerciales y de infraestructura que permitirían una proyección de la región a convertirse en una potencia marítima de desarrollo nacional.

La región pacífica por su ubicación y condiciones geográficas es ideal para el comercio, puntos geoestratégicos en medio de las Américas, cercanía con el canal de Panamá, lo que en términos de aprovechamiento geopolíticos lo convertiría en la puerta de entrada en la cuenca del pacífico hacia “occidente” y punto de conexión hacia el Caribe y Atlántico. En el vecindario comparte costa con cinco de las economías mas importantes del continente americano, Estados Unidos de Norteamérica, Canadá, México, Perú y Chile, economías del hemisferio que en el año 2018 presentaron crecimiento económico favorable, por ejemplo Estados Unidos creció 2,9% (Pozzi, 2019), Canadá 2,1% (Santader Trade, 2019) en el caso de Perú 3,9%, Chile 3,7% y México 2,2% (Cepal, 2018); desde el contexto comercial con todos estos países existen tratados comerciales vigentes y en el caso de México, Chile y Perú, son miembros de la Alianza Pacifico.

Durante el 2018, la economía colombiana creció un 2,6% y alcanzó un PIB nacional de 978.477 miles de millones de pesos. La región Pacífico (Cauca, Chocó, Nariño y Valle del Cauca) que pesa alrededor del 13,5% del PIB también creció alrededor del promedio del 2,6% de la economía. (Revista Dinero, 2019).

En la tabla 2, se observa el crecimiento económico de Colombia, discriminado por regiones, aclarando los departamentos que componen cada región, el Pacífico colombiano muestra un crecimiento inferior al nacional en el año 2017 y logra un repunte en el año 2018 que le permite acercarse al crecimiento económico nacional y una mayor representación e influencia en el entorno estatal posicionándose en la tercera región de importancia, aunque este crecimiento esta dinamizado gracias al Valle del cauca que se encuentra fraccionado entre la región Pacífica y Andina.

Tabla 2 Crecimiento Colombia por regiones geográficas 2017-2018

Región geográfica	Departamentos	Crecimiento Económico		Peso (%)
		2017 (%)	2018 (%)	
Bogotá D.C.	--	1,9	3,0	25,9
Región Caribe	Atlántico, Bolívar, Cesar, Córdoba, Guajira, Magdalena, SAI, Sucre	1,8	1,7	14,9
Región Oriental	Boyacá, Cundinamarca, Meta, Norte de Santander, Santander	1,2	2,5	20,3
Región Central	Antioquia, Caldas, Caquetá, Huila, Quindío, Risaralda, Tolima	1,2	2,8	22,7
Región Pacífico	Cauca, Choco, Nariño, Valle del Cauca	0,6	2,55	13,5
Región Amazonia-Orinoquia	Amazonas, Arauca, Casanare, Guainía, Guaviare, Putumayo, Vaupés, Vichada	-0,8	2,6	2,7
COLOMBIA	--	1,4	2,6	100,0

Elaboración Propia (fuente: Revista Dinero 2019 – Dane)

Acuerdo lo anterior, las expectativas económicas y de crecimiento de la región demuestran el potencial de la zona, a pesar del atraso y desigualdades de los departamentos del Pacífico, (2017 - Cauca -0,5%, Choco -8,6%, Nariño -2,1%, Valle del Cauca 1,8%; 2018 - Cauca 2,3%, Choco -5,7%, Nariño 1,9%, Valle del Cauca 3,1%), la importancia en volumen

de mercancía e intercambio comercial (exportaciones vs importaciones) de las zonas económicas especiales o zonas aduaneras, a pesar de la distancia de costa, como se mencionó con anterioridad, estas zonas francas que se dividen en Zonas Francas Permanentes (ZFP) y Zonas Francas Permanentes Especiales (ZFPE), en la ilustración 12, se observa la balanza comercial de las zonas francas y su aporte en los años 2018 y 2019, siendo las dos zonas francas mas cercanas al Pacífico, las de mayor rendimiento económico.

En el periodo enero-junio de 2019 las balanzas comerciales de las zonas francas presentaron los siguientes resultados:

Las ZFPE presentaron un superávit en la balanza comercial de US\$541,2 millones FOB.

Las ZFP presentaron un superávit en su balanza comercial de US\$131,2 millones FOB.

- Los mayores superávits los registraron la ZFP Palmaseca (US\$93,3 millones) y la ZFP Cencauca (Parque Industrial Caloto) (US\$30,2 millones). (DANE, 2019, pág. 14)

En junio de 2019 los ingresos totales de mercancías a las zonas francas colombianas aumentaron 12,0%, al pasar de US\$1.720,6 millones CIF en junio de 2018 a US\$1.926,5 millones CIF en el mismo mes del año 2019. (DANE, 2019, pág. 15)

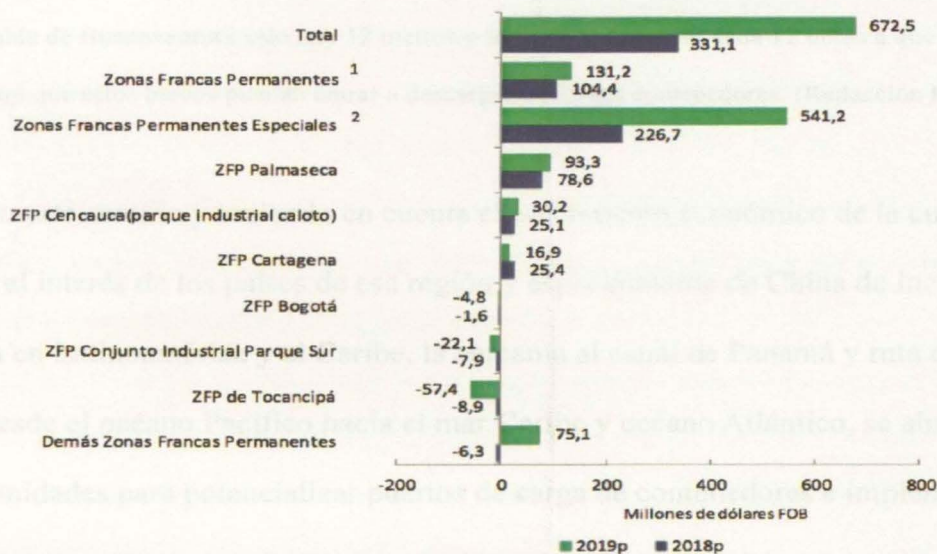


Ilustración 12 Balanza Comercial según zonas francas Colombia

Fuente: Dane (2019)

En cuanto infraestructura adecuada y competitiva, a pesar de la importancia de las zonas francas que se ha comprobado con los datos económicos descritos en la gráfica y estadísticas, situación que podría mejorar aun mas reduciendo las distancias y lejanía de las ZEE /ZFP /ZFPE de los terminales portuarios; el país presenta un atraso en infraestructural vial, férrea, fluvial y energética adecuado y competitivo de interconexión entre los terminales marítimos y los centros urbanos, comerciales y financieros. Adicional, a pesar de la tendencia global del siglo XXI que demuestra como el foco del comercio mundial se ha trasladado hacia la cuenca del Pacífico, Colombia en este punto de conexión con el lejano oriente (Asia-Pacífico), cuenta solamente con dos puertos importantes, en las ciudades de Buenaventura y Tumaco, pero que no son competitivos para los retos de la cuenca Pacífico y que no se ajustan a la tendencia mundial en transporte de comercio marítimo.

Mientras los principales puertos del Pacífico latinoamericano se adecuaron a la ampliación del canal de Panamá, como dragar sus bahías, en Buenaventura no se hizo un solo trabajo para enfrentar la situación. Ante la evolución del mercado marítimo con la apertura de la segunda “carretera” entre el Pacífico y el Atlántico, que permitía el cruce de los navieros más grandes del mundo, los puertos debían lograr una profundidad de no menos de 16 metros para la navegabilidad de estos buques. En la bahía de Buenaventura solo hay 12 metros y se tiene que esperar cada 12 horas a que haya marea alta para que estos barcos puedan entrar a descargar o recoger contenedores. (Redaccion Belinea, 2019)

En este sentido y teniendo en cuenta el crecimiento económico de la cuenca de Asia-Pacífico, el interés de los países de esa región y especialmente de China de incrementar la presencia en Latinoamérica y el Caribe, la cercanía al canal de Panamá y ruta obligatoria para buques desde el océano Pacífico hacia el mar Caribe y océano Atlántico, se abre una ventana de oportunidades para potencializar puertos de carga de contenedores e implementación y/o

fortalecimiento de puerto tipo Pivote-HUB²⁷ o de carga en tránsito, teniendo en cuenta esta ventana, la modernización, ampliación (mejora de calados canal de navegación, instalaciones para mayor capacidad de almacenamiento, muelles más amplios) de los puertos y terminales portuarios de Buenaventura y Tumaco, así como la materialización en la construcción y desarrollo del proyecto del puerto de Tribugá²⁸, un puerto de aguas profundas en el corregimiento de Tribugá, Chocó, a la altura de las necesidades de la región y sin descartar en los tres casos que si es posible efectuar estos proyectos de manera sostenible entre desarrollo y medio ambiente a través de una efectiva arquitectura sostenible²⁹.

La triste realidad actual en infraestructura e interconexión en el país se puede entender al analizar distancias entre los terminales marítimos y portuarios con los centros urbanos y financieros, la tabla 3 presenta la distancia entre estos y se indica si existe o no aeropuerto, que le permita la conexión aérea con otras ciudades portuarias o centros urbanos, además la

²⁷ Los puertos pivote o puertos HUB son puertos que concentran cargas de distintas procedencias y destinos, para su posterior redistribución en contenedores. A lo anterior se suma la creciente capacidad de los buques, dando como resultado la jerarquización portuaria internacional, mediante la cual se consolidan grandes puertos especializados en el transbordo de la carga de buques de gran capacidad a buques de menor capacidad para la distribución y recolección de la carga regional. (Forero Castro, 2011, pág. 60)

²⁸ Construir un puerto de aguas profundas en la ensenada de Tribugá, que no tenga limitaciones de acceso, fondeo y atraque, permitiendo el arribo y salida de buques de gran calado, que generen importantes economías en el transporte marítimo de larga distancia. (Manizalez, S.F.)

²⁹ La arquitectura sostenible es aquella que tiene en cuenta el impacto que va a tener el edificio durante todo su ciclo de vida, desde su construcción, pasando por su uso y su derribo final. Considera los recursos que va a utilizar, el impacto medioambiental del propio edificio en el territorio, así como de los materiales utilizados, los consumos de agua y energía de los propios usuarios y finalmente, qué sucederá con los residuos que generará el edificio en el momento que se derribe. (Forero Castro, 2011, pág. 55)

existencia o ausencia de vía de comunicación carretable de doble calzada, que facilite una conexión adecuada, pero que en términos de conexión comercial no son apropiadas para alcanzar competitividad, para destacar, la inexistencia de vías férreas de conexión en la región Pacífico adecuadas bajo estándares internacionales.

Tabla 3 Distancia entre ciudades portuarias* y principales centros urbanos y financieros

Origen	Destino	Distancia (Km)		Tiempo Estimado por carretera	Existencia conexión aérea
		Línea recta	Carretera**		
Buenaventura	Panamá	630	N/E	--	No
Buenaventura	Tribuga	211	N/E	--	No
Buenaventura	Tumaco	298,5	783,5	15H 25 M	Si
Buenaventura	Cali	80	127	3 H	Si
Buenaventura	Bogotá	342	511	12 H	Si
Tumaco	Guayaquil	463	1044	16 H	No
Tumaco	Tribuga	474	N/E	--	No
Tumaco	Esmeraldas	140	616	11 H	No
Tumaco	Pasto - Popayán	250	528	11 H	Si
Tumaco	Cali	308	664	13 H	Si
Tribuga	Panamá	436	N/E	--	No
Tribuga	Medellín	192	N/E	--	No

Elaboración Propia (fuente: Google Maps)

*Buenaventura, Tumaco, corregimiento de Tribugá (proyecto puerto aguas profundas)

** Carretera sencilla y doble calzadas

Adicional y como queda registrado en un artículo del año 2018: "...actualmente la red férrea en el país tiene 3.515 km de vías de los cuales solo funcionan 448 km. El resto sufre múltiples males." (Revista Semana, 2018)

Ante este escenario es necesario e imperante una planeación paralela en creación, implementación y mejoras de sistemas de movilidad o comunicación (vías carretables, férreas y fluviales) e integración entre los terminales marítimos, desde y hacia las regiones (Andina, Caribe, Amazonia y Orinoquia), así como los centros urbanos, financieros y aduaneros existentes y en proyecto del país. De igual forma, la materialización de políticas de seguridad y defensa en cabeza de las Fuerzas Militares y Policiales que permitan crear y mantener las condiciones necesarias en seguridad y defensa para la inversión nacional y

extranjera; y por último el fortalecimiento y obligatoriedad en proyectos que involucren activamente la ciencia, innovación y tecnología en todos estos procesos. Estas condiciones permitirán en el Pacífico colombiano moldear cultura a partir del desarrollo de la infraestructura que permitan convertir esta región en una verdadera Talasocracia ambiental, económica, comercial, turística, social y cultural.

Ahora bien, teniendo en cuenta la transformación y estrategias de los países de Asia-Pacífico y las condiciones de la región Pacífica colombiana, que si bien no son las mejores en lo que se requiere para lograr ser competitivo y eficiente, presentan opciones de mejora y crecimiento, los tratados comerciales y acuerdos económicos que el país ha firmado en los últimos años y que tienen un impacto importante en el comercio marítimo como ruta comercial de mayor alcance y representación, las políticas y medidas de incentivo sin descuidar y sin protección a la pequeña, mediana y grande empresa nacional para lograr alianzas e inversión extranjera en la industria nacional.

Además, y teniendo en cuenta la voluntad política del Gobierno actual, la diversificación del mercado y el interés de inversionistas extranjeros en hacer del Pacífico un enlace para ingresar a nuevos mercados y comunicación con otras economías, hay que sacar provecho a la expansión hacia el lejano oriente, partiendo de los intereses de la cuenca del Asia-Pacífico y que hacia el año 2008, el gobierno de China publica un documento titulado 'El libro blanco de las relaciones de China hacia América Latina', en el cual especifica su interés en potenciar e incrementar las relaciones económicas y políticas con la región.

(Slipak, 2014, pág. 102).

Lineamientos Presupuestados para Desarrollo y Crecimiento de la Región

Pacífico

El plantear la región Pacífica colombiana como una región Talasocrática, es una propuesta se aliena a la teoría racionalista³⁰ en la cual se definen jerarquías en el sistema internacional, planteando la existencia de una distribución de poder, en la cual, entre mayor o mejor posición en la jerarquía global, mayor beneficios e influencia se puede ejercer. En el juego global existe una potencia dominante, posterior y en un escalón mas bajo, las grandes potencias, después vienen las potencias medias y por ultimo las potencias pequeñas.

Dentro de las teorías de transición del poder, y puntualmente dentro de los racionalistas se plantea que: “También existen jerarquías a nivel regional, éstas se encuentran en subcontinentes o regiones que tienen un contacto más intenso. Estas jerarquías regionales son influenciadas y están subordinadas por la jerarquía global, aunque operan bajo las mismas reglas de poder” (Reynoso Brito, 2014). En este escenario y para la definición de las líneas de acción o lineamientos que se proponen se trabaja en tres elementos sobre los cuales gira esta teoría: la población, la productividad y efectividad del sistema político que se convierten en la piedra angular de las propuestas planteadas.

Para los Racionalistas, el poder es “la habilidad para imponer o persuadir a un oponente a cumplir con las demandas”. Y en el léxico de la teoría de transición de poder “es una combinación de tres

³⁰ El objeto de estudio de los Racionalistas es la transición de poder en el sistema internacional.

Determinar por qué existen las transiciones de poder, cuáles son los ciclos en los sistemas internacionales, cómo se dan las guerras hegemónicas y cuáles son sus efectos y su duración. Para esto, buscan combinar características históricas con datos empíricos para definir patrones en el cambio de poder internacional.

(Reynoso Brito, 2014)

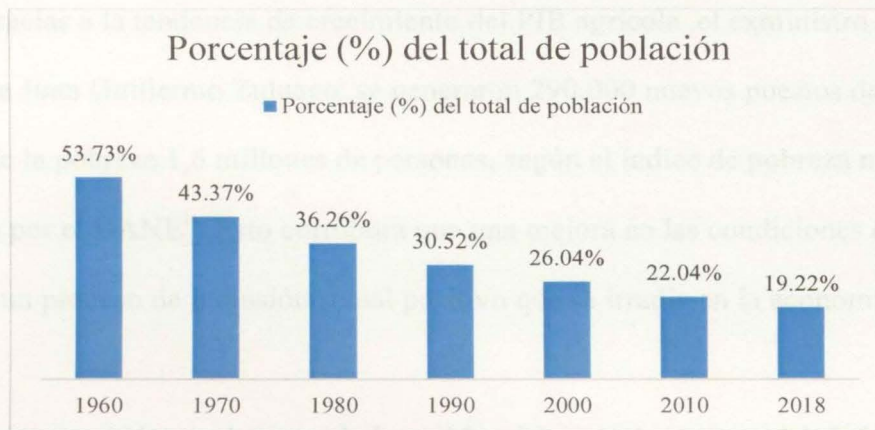
elementos: el número de personas que pueden trabajar y pelear, su productividad económica, y la efectividad del sistema político para extraer y fomentar las contribuciones individuales”. La combinación de la población, la productividad, y la efectividad del sistema político, son los elementos que de acuerdo a los Racionalistas confieren el poder.

Los Racionalistas consideran que si un Estado logra combinar el crecimiento económico con la eficiencia política, se alcanzará un crecimiento moderado y constante. (Reynoso Brito, 2014, pág. 11)

En este sentido, y derivado del estudio y análisis anterior, los lineamientos para el crecimiento y desarrollo del Pacífico colombiano, planteados como una propuesta para alcanzar la competitividad y eficiencia que requiere la región para convertirse en una región Talasocrática son:

Políticas agrícolas de incentivos para las zonas rurales.

Colombia es un país de diversidad no solo en recursos sino en población, y está, es una de las primeras consideraciones al momento de la implementación de políticas agrícolas, desde hace muchos años se habla de reformas agrícolas para incentivar el campo, y se han hecho experimentos sociales para algunas regiones solo desde una perspectiva muy andina y mas específicamente muy direccionada hacia algunos departamentos del centro del país. Adicional, algunos problemas sociales y de violencia en el país del siglo XX y XXI. Acuerdo datos (Banco Mundial, 2019), en Colombia han reducido la población rural, y desde el año 1960 con una representación del 53,73% del total de la población hasta un 19,22% de la población para el año 2018 (grafica1).



Grafica 1 Población rural (% de la población total) en Colombia 1960-2018

Elaboración propia (fuente: Banco Mundial)

Acuerdo informe (FAO, 2009): “Las proyecciones muestran que, para alimentar la población mundial del año 2050 estimada en 9100 millones de personas, sería necesario aumentar la producción de alimentos en un 70% a ese año. La producción en los países en desarrollo casi tendría que duplicarse”. Esta es la mejor ventana para hacer de las áreas rurales zonas de progreso e incentivar a través del campo una inclusión social que haga atractivo el trabajo agrícola, con acompañamiento gubernamental y entes privados nacionales e internacionales que logren dinamizar la industrialización agrícola del campo colombiano.

Colombia es uno de los siete países en Latinoamérica con mayor potencial para el desarrollo de áreas cultivables según la FAO, sus 22 millones de hectáreas de las cuales están destinadas a cultivo tan solo 4,8 millones la hacen un importante candidato a ser una gran despensa mundial en el futuro, así como su variedad de pisos que permiten la producción de diversos cultivos y producción pecuaria. (Galvis, Martínez, Rey, & Marin, 2019, pág. 6)

A pesar de los datos de reducción de la población rural, la agricultura sigue siendo un factor representativo en la economía nacional, y acuerdo informe del ministerio de agricultura citado por (Periodico el Pais, 2018), el PIB agropecuario presentó un crecimiento del 25% entre 2010 y 2017 pasando de \$47,1 billones a \$58,9 billones mcte., y de acuerdo el mismo

artículo gracias a la tendencia de crecimiento del PIB agrícola, el exministro de la cartera de agricultura Juan Guillermo Zuluaga: se generaron 290.000 nuevos puestos de trabajo y salieron de la pobreza 1,6 millones de personas, según el índice de pobreza multidimensional elaborado por el DANE". Esto corrobora que una mejora en las condiciones del campo permitirá un proceso de inclusión social positivo que se irradie en la economía del país.

Existe también en el marco de la problemática rural una complejidad que afecta las poblaciones menos afectadas y que ante vacíos institucionales del Estado, los grupos armados ilegales han implementado culturas ilícitas o ilegales, que han generado una distorsión social en la cual, las etapas de producción, transporte, elaboración y distribución del narcotráfico han mutado en una inclusión social bajo esta sombra de ilegalidad; este panorama requiere de acciones reales de presencia del Estado y programas perdurables en el tiempo de sustitución de cultivos ilícitos por agricultura productiva de la mano con un desarrollo industrial y en infraestructura que permita el transporte y comercialización de los productos agrícolas.

El campo debe nuevamente ser el núcleo de las políticas de desarrollo alineándose a las necesidades mundiales, una diversificación especializada de productos por zonas del país que permitan una mejor competitividad bajo estudios agroindustriales ajustados a cada región del país en comunión con las riquezas naturales del país y su protección.

Integración sistemas de transporte, modernización, ampliación, diseño y construcción.

La globalización, apertura económica y comercial, así como la interdependencia en el sistema internacional ha obligado a los Estados a implementar estándares que permitan un

equilibrio en modelos internacionales para mejorar las condiciones de intercambios económicos reflejados en menores o mayores niveles de competitividad, el desarrollo, modernización, calidad y eficiencia de proyectos en sistemas de integración de conexión o comunicación, es uno de los indicadores que mayor impacto es tenido en cuenta para inversión nacional y extranjera.

En la ilustración 13, se muestra que Colombia se ubica en el puesto 60 entre 140 economías a nivel mundial con respecto a los principales factores de evaluación que sustentaron el posicionamiento de competitividad de los Estados, para la generación de desarrollo económico y atracción de inversiones. Los factores o pilares que se tienen en cuenta para la valoración y ranking de los Estados, en esta evaluación, se compone por 12 pilares (Instituciones, infraestructura, macroeconomía, adopción innovación, ciencia y tecnología, salud, capacidades, mercado laboral, mercado de bienes, mercado financiero, tamaño del mercado, dinamismo negocios y por último capacidad de innovación).



Ilustración 13 Reporte Global de Competitividad 2018-2019

Fuente: Foro Económico Mundial (2018)

De acuerdo con reporte global de competitividad 2018-2019: “Infraestructura”, el Fondo Económico mundial (FEM) evalúa entre 140 economías mundiales, que, para el caso

de este lineamiento planteado, el pilar dos (2) correspondiente a infraestructura, Colombia ocupa el puesto 83/140. Este pilar se subdivide en 12 componentes para la evaluación de la infraestructura vial, aeroportuaria, ferroviaria, portuaria, infraestructura eléctrica y finalmente infraestructura en servicios de agua. Durante la investigación en un reporte de (Financial advisory & Infrastructure (FAS), 2018, pág. 10) en una evaluación sobre la calidad global de infraestructura de transporte, Colombia ocupa el puesto 93/140.

En la tabla 4, se consolidan los datos macros del informe de competitividad global 2017-2018 (Schwab, 2018), estos datos permiten evaluar indicadores como calidad y eficiencia en los cuales el país se encuentra en puestos que evidencian la baja competitividad en infraestructura, por ejemplo en vías carretables, Colombia se encuentra en el puesto 102/140, servicios ferroviarios puesto 125/140, transporte aéreo 80/140, servicios portuarios 72/140, electrificación 89/140, servicios de agua 70/140. Estos valores demuestran el déficit del país con respecto al desarrollo de infraestructura para atender las necesidades propias de la población y que le restan capacidad y competencia en el escenario internacional.

Tabla 4 Evaluación pilar de infraestructura en Colombia 2018

Componente	Puntaje FEM	Clasificación global* 2018	Variación 2017- 2018
Índice de conectividad carretera	47,9	97	=
Calidad de carretera	37,9	102	↑
Densidad ferroviaria	3,7	92	=
Eficiencia servicios ferroviarios	12,5	125	↓
Conectividad aeroportuaria	68,7	31	↓
Eficiencia de transporte aéreo	56,4	80	↑
Índices de conectividad líneas navieras	45,0	34	↓
Eficiencia de servicios portuarios	49,6	72	↑
Tasa de electrificación	97,8	89	↑
Perdidas de transmisión y distribución de energía eléctrica	90,1	87	↓
Exposición Agua potable contaminada	92,1	64	↑
Factibilidad de servicio de agua	63,1	70	↓

Elaboración propia (Fuente: Datos FEM, 2019)

* Clasificación sobre 140 países

Esta realidad estatal tiene una radiografía aun mas critica en la región Pacífica en donde el déficit en infraestructura se representa en la ausencia de vías ferroviarias adecuadas y suficientes para el transporte tanto de personas como de mercancías; en vías carreteables aun hoy en día no existe conexión entre algunas zonas costeras y el interior de los departamentos especialmente en el Choco y Cauca, en los casi 1300 kilómetros de costa en el Pacífico, la única vía de conexión costera con el interior que cuenta con una doble calzada es aquella que conecta a Buenaventura con el resto del departamento del Valle del Cauca y a su vez con el resto del país, la vía Tumaco - Pasto presenta deficiencias en su infraestructura e incluso en varios tramos se encuentra sin pavimentar. En cuanto aeropuertos, el pacífico presenta en Tumaco y el charco en el departamento de Nariño, Guapi y Timbiqui en el departamento de Cauca, Buenaventura en Valle del Cauca y por último en Nuquí, Bahía Solano y Pizarro en el departamento del Choco, estos aeropuertos presentan operación limitadas y solo sirven como aeropuertos nacionales comerciales y regionales.

Este conjunto de condiciones hace que la dinámica y empuje de la región se vea diezmada debido a las dificultades y limitaciones del sector productivo para sacar sus productos o mercancías desde las zonas de producción a gran escala o volumen que justifiquen la inversión y el esfuerzo económico, además y no menos importante que permitan ser competitivas para el comercio; así mismo el transporte interno o movilización se ve afectada por el monopolio del sistema carreteable sobre el férreo o fluvial, lo que se refleja en los altos costos de fletes, combustibles y tiempos de transporte entre las áreas de producción, distribución, comercialización y destino final, lo que lo convierte en una actividad económicamente costosa.

El desarrollo de infraestructura se ha visto afectado por posiciones de protección medioambiental radicales en contra de un posible desarrollo sostenible, que permita mejorar las condiciones de vida de la población de esta área del país, sin contemplar desarrollos de infraestructura verde³¹ con controles legales y ambientales que permitan abrir una ventana de oportunidad; el desarrollo en infraestructura no puede ir en contravía de la protección del medio ambiente y, por el contrario, el impacto en el medio ambiente debe ser positivo y constructivo.

La complejidad de la geografía, existencia de parques naturales, áreas y zonas protegidas por su importancia medioambiental, obliga a pensar en opciones de interconexión que sean amigables con el medio ambiente y que den oportunidad de mejora a las condiciones de vida de los pobladores de la región, las vías férreas e hidrovías, en los casos en que aplique, se convierten en una apuesta interesante en costos económicos y ambientales para conectar los puertos de Tumaco, Buenaventura y el proyecto del puerto de Tribugá para una mejor distribución, conexión y cobertura entre los puertos y las ciudades capitales mas cercanas e importantes como lo son Medellín, Cali, Pasto y Popayán, pensando en la especialización de los puertos del pacífico colombiano en puertos HUB-Pivote.

³¹ adoptar un enfoque más integrado de la gestión del suelo. Esto se consigue, a su vez, con una planificación del territorio de nivel estratégico que permita investigar las interacciones espaciales entre distintos usos del uso en una extensa zona geográfica (por ejemplo, una región o un municipio). La planificación estratégica supone también reunir a diferentes sectores para que puedan decidir conjuntamente las prioridades locales de uso del suelo de un modo transparente, integrado y cooperador. (Comision Europea, 2010)

Infraestructura portuaria y logística en áreas costeras.

Este tercer lineamiento está muy ligado al anterior, en este el direccionamiento estará orientado a condiciones de modernización, ampliación y apuesta a niveles de competitividad que permitan que los puertos, terminales marítimos, zonas francas, centros logísticos, astilleros³² y talleres navales³³ que faciliten la dinámica de la región y generen impactos, sociales, económicos y laborales que requiere la región pacífica. Actualmente la infraestructura portuaria y logística marítima y comercial del pacífico no es suficiente, ni alcanza los estándares que permitan una posible potencialización del comercio a través de la región pacífica con el interior del país, ni con el resto del continente o con Europa y África.

Las condiciones de los dos únicos puertos en su operación actual es limitado, como se observa en la ilustración 14, a pesar de que el puerto de Buenaventura es el puerto más importante de Colombia en el pacífico y por el cual se mueve cerca del 40% del total del comercio del país, las condiciones del puerto no se ajustan a los requerimientos internacionales y buques con condiciones de calado³⁴ superior a los 13 metros, buques que presenten un calado superior a este no pueden ingresar al puerto y como se menciono antes,

³² Instalación Industrial que posee un sistema de varada o puesta a flote y tiene capacidades e instalaciones para diseñar, construir, convertir, reparar, modificar, modernizar, desguazar, reciclar, naves, artefactos navales, plataformas y estructuras flotantes o fijas en el agua, el suelo y subsuelo marinos, así como para la instalación, mantenimiento y reparación de los diferentes sistemas principales y auxiliares de las unidades mencionadas. (DIMAR, 2016)

³³ Empresa apta para efectuar reparaciones a sistemas, equipos o partes de naves y artefactos navales (DIMAR, 2016)

³⁴ El calado de un barco o de un buque es la distancia vertical entre un punto de la línea de flotación y la línea base o quilla, incluido el espesor del casco.

este es un escenario que han sabido capitalizar otras economías como la de Ecuador con el puerto de Guayaquil, que se ha modernizado y adecuado para atender la demanda comercial marítima.

The evolution of container ships

TEU: twenty-foot equivalent units, length x width x depth below water in metres
 Source: The Geography of Transport Systems, Jean-Paul Rodrigue

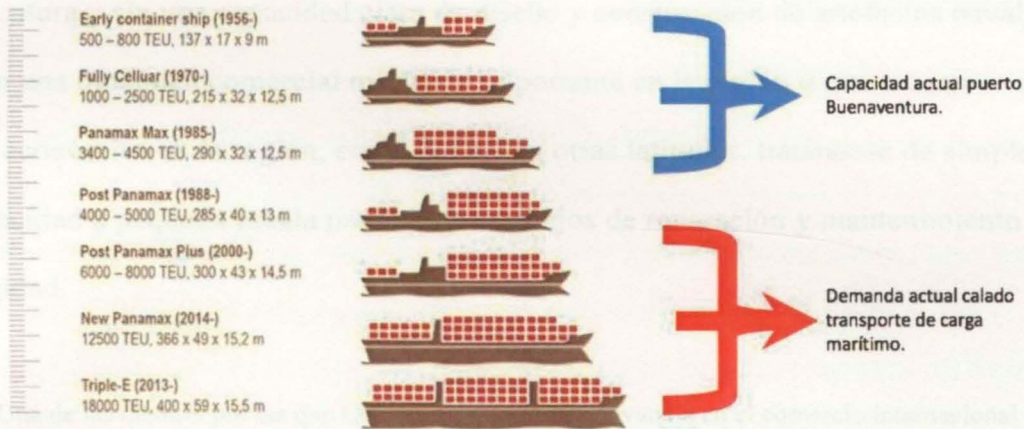


Ilustración 14 Evolución mundial transporte marítimo de carga

Modificado de <https://nauticajonkepa.wordpress.com>

Esta situación o realidad actual de los puertos, la infraestructura de los terminales portuarios y los canales de acceso, debe ser prioridad del gobierno nacional y en conjunto con el gremio marítimo, mas teniendo en cuenta la importancia comercial que tiene el Pacífico y el posible encarecimiento de las mercancías que lleguen al país desde otros países que si se ajusten y preparen para la cada vez mas creciente influencia de los países asiáticos en América Latina. Sumado a esto, la importancia del proyecto de Tribuga es fundamental para poder dinamizar aun mas el comercio y la economía; el entendimiento de especializar los tres puertos del pacífico es fundamental, la preparación para recibir buques de 18 mt de calado o mas, así como el proceso de carga y/o descarga de mercancías en las instalaciones portuarias para su posterior distribución al interior del país o de conexión con puertos en el Caribe o centros comerciales de países de la región.

Otro sector que requiere un impulso urgente es el sector de la industria astillera, que en el país y especialmente la región pacífica ha mostrado un atraso considerable, Entre 2006 y 2007 el PIB del sector de astilleros pasó de \$238,374 a \$260,155 millones (Gomez Torres, 2019, pág. 153), actualmente en el Pacífico, acuerdo la pagina web de el economista (empresite.eleconomistaamerica.co), existen 03 talleres navales, todos en el municipio de Buenaventura y sin una capacidad clara de diseño y construcción de artefactos navales que permitan una dinámica comercial marítima importante en la región o que tengan un impacto social y económico en la región, como ocurre en otras latitudes, tratándose de simplemente una capacidad a pequeña escala para ciertos trabajos de reparación y mantenimiento de baja complejidad.

Una de las razones por las que Colombia ha ganado relevancia en el comercio internacional se encuentra en sus principales centros portuarios. Estos mueven anualmente más de 200 millones de toneladas y operan más de 70 grandes líneas navieras (entre carga y pasajeros), en el Caribe y el Pacífico. Ese dinamismo creciente le abrió las puertas a la expansión y al fortalecimiento de un importante renglón para la economía: el sector astillero, que ha demostrado con creces su potencial exportador y su capacidad de jalonar más sectores productivos.

Hoy existen 33 astilleros que generan cerca de 6.000 empleos directos y 4.000 indirectos. De ellos, 11 están en Cartagena, 6 en Barranquilla y 4 en Bogotá. Incluso, en Medellín y Cali, esta industria también aporta su cuota. Además, ha llevado desarrollo a las regiones del país, donde empresas de todos los tamaños proveen insumos y materias primas para la fabricación y reparación de embarcaciones. (Restrepo Abondano, 2019)

Acuerdo lo anterior, se puede comprobar la impacto económico, comercial y social de una infraestructura astillera moderna y competitiva, que después del turismo se convierte en el principal exportador de productos del país.

El departamento del Valle del Cauca en la actualidad es el jalonador del esfuerzo en la región, y como se ha mostrado en las estadísticas de crecimiento económico del Pacífico colombiano es el departamento que mejores indicadores y datos estadísticos en materia económica y de desarrollo, esto se debe al esfuerzo de los gobiernos departamental y municipales y una simbiosis entre gobierno, industria y empresa privada residente en diferentes municipios del departamento.

En el departamento existen seis Zonas Francas Permanentes en operación, las cuales representan el 77% de las exportaciones totales de las zonas francas permanentes del país. Dos de ellas están ubicadas en Palmira, próximas al aeropuerto internacional; Zona Franca Palmaseca y Zona Franca del Pacífico; otra en Buenaventura: Zona Franca CELPA; dos más limitando con el sur del departamento: Zona Franca Parque Sur y Zona Franca del Cauca; y CLIP, Centro Logístico e Industrial del Pacífico (zona franca y centro logístico), ubicado en Yotoco. Además, en Cali está ubicada Zonamerica, la única zona franca de Colombia especializada para el sector servicios.

La región tiene más de 40 parques industriales, y la urbanización industrial más grande del país, ubicada en la zona Cali-Yumbo. (Invest Pacific, 2019).

La presencia económica, empresarial o industrial en los demás departamentos costeros del Pacífico colombiano (Choco, Cauca, Nariño) en términos competitivos y de crecimiento son casi nulos, teniendo como punto de partida la deficiente interconexión para la salida de los productos y mercancías para la posible venta de servicios al interior o exterior; sobre este aspecto el posicionamiento de zonas francas, centros logísticos alineados con terminales portuarios y el anterior lineamiento son una necesidad sentida, en el caso del Valle de Cauca, las condiciones de infraestructura gracias a los esfuerzos del gobierno departamental y local han permitido garantizar un crecimiento positivo, aunque la modernización, ampliación y mejora de infraestructura ya existente y necesidad de diseño y construcción de la

infraestructura faltante necesaria para ser realmente competitiva y lograr una verdadera inclusión en el escenario internacional de manera influyente.

La inversión en infraestructura tiene un efecto en la productividad como canal directo del crecimiento, siendo los potenciales canales indirectos por medio de los cuales el mayor stock de infraestructura contribuye al crecimiento los siguientes:

1. mayor duración y mantenimiento del capital privado;
2. Reducción de los costos de ajuste del capital privado a través de la disminución de costos logísticos y permitir inversiones privadas más productivas;
3. Mayor productividad laboral;
4. impacto en el desarrollo humano;
5. economías de escala y alcance. (Banco Interamericano de Desarrollo, 2018)

El incremento de influencia de los países de la cuenca del Asia - Pacífico demuestra los efectos verdaderos de los esfuerzos estatales para alcanzar un crecimiento económico positivo; el desarrollo e inversión en infraestructura afecta directamente a la productividad de las economías. Por otra parte, los bajos esfuerzos en inversión y desarrollo de infraestructura se relacionan como una de las principales características de los países en vía de desarrollo. Una adecuada planificación, inversión y desarrollo en infraestructura se relaciona con los factores que permiten dinamizar y potencializar el crecimiento económico y la influencia. Acuerdo el Banco Interamericano de Desarrollo (2018): “En el corto y mediano plazo, el efecto de la inversión en infraestructura sobre el crecimiento se da por un aumento de la demanda agregada; en el largo plazo, a través de oferta agregada y el aparato productivo. La inversión induce cambios tecnológicos, aumentos en la capacidad productiva y reasignación de recursos hacia sectores más productivos”

Fortalecimiento Fuerzas Militares y Policiales

Las Fuerzas Militares y de Policía no fueron creadas para la guerra, por el contrario, nacen como una necesidad del Estado para la protección de sus pobladores, su soberanía y los recursos estratégicos y naturales. De ahí la importancia de unas Fuerzas Militares y Policiales disuasivas y con capacidades que le permitan cumplir con su misión desde los roles que corresponden a cada Fuerza Militar, Ejército, Armada, Fuerza Aérea, y de Policía en la dimensión que corresponde y cuyo resultado de sus tareas es la seguridad y la defensa.

En el cumplimiento de su misión constitucional, las Fuerzas Militares emprendieron una serie de cambios con miras a renovarse, mantener, actualizar y mejorar sus capacidades para hacer frente a las nuevas amenazas surgidas no solo a nivel interno sino externo. Entre sus propósitos principales se encontraba el combate de las estructuras de crimen organizado, las cuales no solo estaban afectando la seguridad sino el desarrollo económico y social del país, además de representar una amenaza para el mantenimiento de la paz. (Ayala Amaya, 2019, pág. 256)

Los resultados que se derivan de las funciones o tareas de las Fuerzas Armadas, en materia de seguridad y defensa tienen un impacto político, económico, social y ambiental considerable. Mirándolo desde el campo económico, el efecto de la seguridad es visible en los indicadores de productividad e inversión nacional y extranjera. Colombia en su historia desde la independencia ha sido el mejor escenario para ver como el esfuerzo militar impacta en el desarrollo y crecimiento económico e indicadores sociales. El impacto de la estrategia de seguridad sobre la productividad y sobre la confianza de los consumidores y los inversionistas sugiere que los avances en la reducción del conflicto pueden tener efectos multiplicadores sobre el crecimiento económico. (Cardenas, Cadena, & Caballero, 2005)

La condición costera de la región Pacífico, involucra directamente a la Armada de Colombia que además históricamente ha liderado los procesos de defensa y seguridad en los cuatro departamentos costeros del Pacífico colombiano; en este sentido la modernización y el incremento de las capacidades y medios navales, garantizan la presencia de la marina para cumplir con los roles definidos a la institución por su naturaleza, direccionando las capacidades y medios en esta área, no solo desde el enfoque militar tradicional sino en el aporte social, económico, ambiental y de desarrollo.

En este sentido es importante lograr cambiar el discurso nacional y rediseñar el concepto de gasto militar y virar hacia el termino inversión militar, destacando la necesidad de poseer, mantener, modernizar unas Fuerzas Militares para la defensa nacional, garantizar la soberanía y la protección de los intereses nacionales e integridad del territorio y sus instituciones. La historia ha demostrado la importancia de la seguridad y defensa para el desarrollo del país, y la inversión militar trae consigo estadísticas favorables hacia todos los campos de acción del Estado. Es necesario mostrar a la población la comparación de la inversión militar de las Fuerzas Militares de Colombia con el resto de Fuerzas Militares de otros Estados. Hacer una revisión de todos los indicadores tenidos en cuenta para evaluación, ya que, en Colombia al mirar la inversión en gasto militar, se incluyen elementos como las prestaciones sociales y pensionales del personal retirado y otros más que incrementar el valor global de la inversión que hace el país en sus Fuerzas Militares.

Como se analizó en la marina colombiana del 2030 y 2050, el esfuerzo en el desarrollo de la Armada de Colombia se enfocan a obtener impacto positivo directo sobre las poblaciones del Pacífico, buscando la integración y desarrollo de la zona incluyendo la estrategia naval de la marina del Plan de Desarrollo 2030 en la cual la costa Pacífica continúa

teniendo un papel fundamental y prioritario dentro de la misionalidad y proyección de la Armada de Colombia, la presencia de la institución y el cumplimiento del rol impacta directamente en seguridad y defensa, necesaria para la inversión y desarrollo económico y social de la región, la presencia, modernización y ampliación de las capacidades de la marina son valores disuasivos intangibles pero que permiten moldear el escenario donde se impacta.

Diseño, elaboración e implementación de una Estrategia Marítima

Nacional.

Entender una estrategia marítima y fluvial como un plan que no es solo de conocimiento de la Armada de Colombia, que por su rol y naturaleza debe tener interiorizada y su misión enfocada hacia el cumplimiento de una estrategia marítima y fluvial nacional, sino como una estrategia integrada al ADN de la población nacional, una política que se irradie en la academia, diferentes sectores sociales y todas las regiones de la geografía nacional, que pueda ser alimentada y entendida en el potencial estratégico de los ríos, mares y costas de un país privilegiado bañado por dos océanos.

El diseño, elaboración e implementación de la estrategia, ya tiene cimientos sobre los cuales trabajar como la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros en la cual se definen tácitamente los intereses marítimos de la nación, establecidos en 13 intereses marítimos nacionales, que tristemente no es difundida en la academia; también existen cimientos producto de la operación e interés de la Armada de Colombia a través de sus unidades operativas y tácticas, así como también, la Dirección General Marítima (DIMAR) y la Corporación de Ciencia y Tecnología para el desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial (COTECMAR). Una estrategia debe ser irradiada y difundida en todos los niveles y

regiones del país que debe partir desde un nombre con el que todo colombiano se pueda identificar, que independiente de no tener ninguna relación con el mar o ríos, lo reconozca y relacione con la idiosincrasia nacional, por ejemplo “Estrategia Marítima Nacional de los Mares y Ríos del Realismo Mágico”.

Esta estrategia debe contener:

- Definición de áreas de incidencia de la estrategia marítima y fluvial
Mar Caribe, Océano Pacífico, ríos (¿qué ríos?), ¿qué sucede con los espacios acuáticos cerrados?
- Explicación de las líneas de comunicación y cuales afectan el territorio marítimo colombiano.
- Áreas protegidas
SeaFlower, Pacífico Indomable, Caribe Salvaje/Mar de los Siete Colores, ríos Macondianos.
- Legislación marítima y fluvial nacional.
- Descripción Intereses Marítimos (PNOEC).
- Educación marítima / Cultura marítima.
- Poder Naval
 - Proyección como Armada Bioceánica y Plurifluvial Potencia regional.
 - Misión y visión de la Armada de Colombia.
 - Organización y medios.
 - Capacidades.
 - Aportes económico, social, medio ambiental del poder naval (estadísticas por regiones y áreas).
 - Plan de Desarrollo 2030-2050.

“La Estrategia Marítima Nacional del Mares y Ríos del Realismo Mágico” debe constituirse en un elemento de unificación e interés patrio, estar implícito en las instituciones del Estado, la empresa privada, la comunidad académica, una visión alejada de tendencias políticas o sesgos ideológicos, esta es la herramienta para construir un verdadero concepto de potencia bioceánica y plurifluvial.

Voluntad Política y políticas a largo mediano y plazo.

Desde la formación de Colombia como Republica, posterior a la independencia del reino de España, el país ha mantenido una constante o tendencia y es la división política y de conducción del Estado que ha llevado a 200 años de cambio de políticas publicas acuerdo el criterio del conductor político de estadio del momento y esto se puede entender al ver como en 200 años de historia, Colombia a cambiado por completo su constitución política nacional en 10 ocasiones, incluyendo la constitución de 1811 de Santafé que es una de las constituciones provinciales que se dieron durante la época ante la disparidad entre las regiones, esto demuestra la fragilidad de las políticas que rigen el Estado y fragmentación del Estado; a esto, se puede sumar que solo hasta el año de 1991 se estableció una organización territorial no excluyente y que se comprometiera con el desarrollo en toda la geografía nacional.

A partir de la reforma constitucional de 1910 se establece el periodo presidencial en cuatro años, por tal razón, las políticas de Estado se han convertido en políticas de cuatrienio, periodos que se convierten en una lucha contrarreloj, en los que se dan virajes y cambios sustanciales en la conducción política, económica, social e incluso militar de la nación, que no permiten avanzar de manera adecuada en políticas de crecimiento y desarrollo. En el uso

habitual, las políticas públicas corresponden a la acción de una autoridad investida de poder público y de legitimidad gubernamental (Lahera, 2008, pág. 23)

Estas variaciones en las políticas públicas y la falta de continuidad en políticas de Estado, impiden pensar en el mediano y largo plazo, las divisiones ideológicas y complejidad en la emisión de normas, entre otros, dificulta la construcción de estrategias y políticas que primen sobre las ideologías o partidos políticos y que puedan proyectarse en el tiempo como una visión país involucrando objetivos y medios para alcanzar estos. Otro aspecto importante es la definición de políticas públicas que tengan en cuenta la territorialidad, como se menciono antes, el país ha tendido a definir políticas regionalistas que no contemplan las condiciones de diversidad geográficas, culturales e históricas de cada región que limita la implementación de algunas políticas centralistas.

La acción pública mediante políticas redistributivas construidas democráticamente, puede ser un mecanismo para alcanzar el bienestar social, ello será posible solo si tales políticas se definen territorialmente. Esto implica la resignificación de lo público en un espacio territorial determinado, con sujetos situados para el uso y protección de lo que es de interés común en dicho territorio. La introducción de nuevas perspectivas de desarrollo que trasciendan su reducción al mero crecimiento económico. (Figuroa Burdiles, 2012, pág. 9)

Las políticas en el campo educativo es una de las que mas refleja esta realidad y conduce a una de las mayores debilidades que actualmente se presenta en Colombia, falta de mano de obra calificada, la cantidad de profesionales, tecnólogos y técnicos necesarios para atender la demanda agropecuaria, comercial, industrial, de ingenierías y financiera en el país; esta falencia que redundo y afecta directamente la productividad y desarrollo nacional, pero sobre todo limita de manera las aspiraciones estatales de crear economía y desarrollo a través de la ciencia, tecnología e innovación.

De este rápido análisis, en el campo educativo se deben generar políticas e incentivos orientada a las necesidades del Estado, impulsando a través de las universidades y entes educativos en profesiones y carreras tecnológicas que permitan la capacitación, innovación y desarrollo tecnológicos que paralelo al desarrollo, permita avanzar en la disminución de la dependencia de otros actores del sistema internacional.

Como este, hay otros aspectos y campos de acción en los que se debe realizar un estudio de las políticas a implementar, pensando en el largo plazo y la particularidad que tiene cada región del territorio nacional que permita desarrollar desde las realidades y singularidades de la multidiversidad geográfica, cultural y social colombiana.

Integración regional y expansión.

La devastación y crisis humanitaria de la Segunda Guerra Mundial cambiaron la configuración de las relaciones internacionales y nació un interés común de cooperación, resolución de conflictos por medios pacíficos y el bien común. Actualmente bajo este globalizado interés se establecen dos constantes en la agenda del sistema internacional, la paz y la confianza. En la región el primer asomo hacia la integración se puede determinar desde la gesta independista, en la cual el libertador Simón Bolívar, planteó la necesidad de consolidar una gran nación cobijada en un mismo idioma, religión, origen y costumbre, intento que desaparece con la desintegración de la Gran Colombia hacia el año 1827. Pero la idea de integración no desaparecería y muchos procesos se generarían; pero mas importante es ver como el concepto de Latinoamérica, como concepto unificador mas allá de fronteras, ha sobrevivido y se encuentra en interior de los pobladores de esta región, como un concepto de identidad regional.

En el contexto de guerra fría, las configuraciones regionales respondían a una arquitectura internacional bipolar que reiteraba las prácticas de configuración clásica del regionalismo, es decir, de carácter geopolítico. Así pues, las estructuras regionales intentaban cubrir las necesidades propias e intereses de los actores hegemónicos por medio de alianzas estratégicas para mantener el equilibrio de poderes, en términos teóricos, una clara dinámica del realismo defensivo (Jervis, 1982).

En el estudio de las alianzas e integración regional (Castillo, 2019) plantea una clasificación de los modelos de integración latinoamericanos: Regionalismo Geopolítico, Regionalismo Goeconómico y Regionalismo Geosocietal basados en la obtención de un interés particular en diferentes áreas integrando marcos referenciales identitarios.

En este sentido, se destaca el siglo XXI en los esfuerzos que los conductores políticos han determinado un punto común y es el interés de posicionar a Colombia en la región e incrementar su influencia regional y un posicionamiento en el sistema internacional, tarea que se ha materializado en acciones como la conversión del Colombia como socio global de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), la adhesión como miembro de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), la firma de tratados de libre comercio con países en diferentes lugares del globo, así como la conformación o afiliación a alianzas económicas y comerciales, además de vinculación a organizaciones internacionales.

La visión histórica en políticas externas hacia el Pacífico ha sido un ejercicio intermitente e incluso tímida por diferentes razones, pero que, en opinión del autor, uno de los principales motivos se debe a los intereses permanentes enfocados hacia el norte y ante el temor de represalias por el gobierno del “histórico aliado del país”, Estado Unidos de Norteamérica y una política externa limitada, casi inexistente y sobretodo defensiva. Solo

hasta principios del siglo XXI, la política exterior colombiana ha salido del caparazón proteccionista y aislacionista que ha caracterizado su posición en la región y el mundo.

Aunque como se describió antes desde la década de los años 70 en ciertos sectores se hablaba de una expansión en la política exterior y convertir a Colombia en “el Japón suramericano”, este guiño para los procesos de integración y expansión económica, política y comercial hacia el lejano oriente se presentó hasta el presente siglo.

La Alianza Pacífico es la apuesta más importante de los últimos años en términos de cooperación e integración, y se ha convertido en una de las herramientas más importantes para alcanzar el objetivo de ser miembro del Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica (TPP), además el momento coyuntural de la región ha permitido que el país salga del ostracismo que lo ha caracterizado e inicie un proceso de liderazgo regional ante la crisis humanitaria en Venezuela y problemas internos en países como Brasil y México que les ha limitado a asumir el liderazgo regional.

Encabezar la integración regional y la expansión económica, comercial y cultural es una estrategia ofensiva que sale de la tradición en términos de política externa, un paso que debe darse, en el mundo globalizado e interconectado que caracteriza la actualidad, el lejano oriente, cada vez más cercano es un mercado incluyente para los intereses nacionales y en esa apuesta el Pacífico colombiano es la puerta para el desarrollo y crecimiento que se requiere para convertir al país en la potencia regional a la que aspira, quizás en este momento la frase de “¿cómo crecería la economía si cada chino tomara una taza de café diaria?”, podría completarse mencionando “¿cómo crecería la economía y se desarrollaría el país si cada asiático tomara una taza de café diario, transportado en buques colombianos?”

Estos presupuestos planteados como lineamientos o líneas de acción solo son la primera piedra de un proceso que debe ser proyectado en el tiempo y ajustar las cargas necesarias que permitan alcanzar una visión al año 2030 como mediano plazo y al año 2050 en el largo plazo orientados a alcanzar el bien común como resultado de los intereses marítimos de la nación, el seguimiento a estas practicas permitirá un desarrollo de una región que por muchas décadas ha estado a espaldas de las decisiones del gobierno central, y que tiene en sus mares, costas y riquezas hídricas, mineras, de flora y fauna terrestres y marítimas, así como su población el mayor potencial para convertirse en una próspera región Talasocrática.

Finalmente, estos lineamientos pueden analizarse y plantearse desde la Estrategia Global Nacional que involucra e implica un esfuerzo gubernamental a través, y con el permanente acompañamiento del total de sus instituciones, la empresa privada nacional y una significativa participación de inversión extranjera; aplicando el concepto del profesor Juan Ricardo Sánchez Hurtado, planteado en el libro En La Mente de un Estratega, en la forma para la construcción de la estrategia a través de una ecuación, denominada la Ecuación de la Estrategia, lo planteado en el presente documento se podría resumir de la siguiente manera:

Fines: Convertir el Pacífico en una región Talasocrática

Medios: Poder Ejecutivo, Armada Nacional, Infraestructura energética y de conexión.

Modos: Institucionalidad, Políticas publicas

Riesgos: Incertidumbre tratados, inestabilidad del dólar.

Entorno: Regional + Cuenca Pacífica

Estrategia del adversario: Condiciones internas del país.

Conclusiones

Mirar hacia la región pacífica colombiana es una deuda histórica pendiente por pagar, así como la perspectiva de país de desarrollo y crecimiento, y no en mejor posición se ubica la política exterior marcada por la pobreza visionaria y ambiciosa, donde el idealismo y defensa en las relaciones internacionales ha llevado a un atraso interno que se refleja en las estadísticas negativas en varios de los departamentos que componen el país y sobre todo en las regiones Pacífica, Amazónica y Orinoquia.

La construcción de una región talasocracia, o potencia regional, se fundamenta en la voluntad política y de la población en una carrera de largo aliento, si bien son varios los aspectos a trabajar, en Colombia existen condiciones favorables para ese desarrollo y es necesario alinear esas ventajas con el férreo compromiso institucional del Estado y la voluntad política no solo del conductor político de turno sino de una política pública que favorezca los intereses nacionales, desde el punto de vista del sistema internacional en la cual Colombia pretende ser cada vez más influyente, teniendo en cuenta la posición geoestratégica privilegiada y como es cada vez más evidente una multipolaridad, la influencia regional es la apuesta más efectiva para alcanzar los fines del estado plasmados en la constitución nacional, de ahí la importancia de la propuesta que se enmarca a los tres elementos de la teoría racionalista población, productividad y sistema político efectivo

Este trabajo hace un recorrido por diferentes aspectos del desarrollo del Pacífico colombiano que permiten responder la pregunta planteada ¿Cuáles son los fundamentos estratégicos que deben sustentar la proyección geopolítica del Estado colombiano hacia el Pacífico a través de la Armada Nacional para ser una potencia regional oceánica? Lo primero

que se puede determinar es que el crecimiento de región no puede sustentarse sobre los esfuerzos de la Armada de Colombia, este es un esfuerzo nacional que involucra al Estado con todas sus instituciones y a través de políticas de largo aliento, además de incentivos para inversión nacional y extranjera.

Teniendo en cuenta la constante dinámica del sistema internacional y como esta dinámica afecta directamente el comportamiento de los llamados “Países Emergentes” y desde una visión implícita de la teoría Racionalista, los fundamentos estratégicos que componen los lineamientos propuestos para la región nacen del concurso de esfuerzos conjuntos y coordinados de las instituciones estatales, que permitan llegar a todo el territorio y llenar vacíos, jurídicos, culturales, sociales, económicos, además de propuestas mas ofensivas en materia de infraestructura de conexión, especialización de mercados y servicios que permitan una mayor conectividad y no una economía depredatoria entre regiones o departamentos, sino quizás llegar a niveles de complementariedad entre las industrias y mercados regionales.

Desde el punto de vista de la Armada de Colombia, el Plan de Desarrollo 2030, define fundamentos necesarios para el cumplimiento del rol derivado de la naturaleza de una marina, al proyectar este desarrollo como una estrategia naval se puede entender el efecto sobre la participación de la Armada en el crecimiento y desarrollo del Pacífico, fundamentalmente encadenando los objetivos estratégicos a través de los medios y las capacidades navales a lo largo del litoral pacífico, garantizando el uso de las líneas de comunicación marítimas, la libre navegación y empleo del mar con fines investigativos, económicos y comercial, esta labor junto desarrollo de infraestructura costera competitiva sentara los cimientos necesarios para la inversión nacional y extranjera en la región, a demás y de la mano con la

infraestructura verde y rol de protección del medio ambiente, se garantiza la sostenibilidad del desarrollo de la costa Pacífica.

La cuenca del Pacífico en la última década se ha abierto como la mejor ventana de integración y de cooperación a escala global, los tratados, acuerdos y estrategias en torno a la región, liderado por un protagonista, la República Popular China, que bajo la bandera de la cooperación ha entrado a mercados en los cinco continentes, Colombia y específicamente la costa pacífica, pueden generar una oportunidad de convertirse en un puerto pivote para los intereses asiáticos en Latinoamérica y el Caribe, esta condición puede ser aprovechada con políticas proteccionistas hacia los mercados internos e intentar explotar las líneas de comunicación del pacífico para generar una flota mercante que capte el monopolio comercial de la región de la cuenca pacífica latinoamericana.

En el último capítulo se definen los lineamientos presupuestados sobre los cuales se propone sentar los cimientos de la estrategia, se establecen siete posibles líneas de acción que articuladas y en conjunto establecen el derrotero a seguir para el cumplimiento de convertir la región Pacífica como una Talasocracia, vale aclarar que estas líneas de acción son susceptibles de recomposición y mejoras, esta es una estrategia que debe ser implementada y seguida en cada fase, mediante una evaluación de resultados y análisis permanentes prospectivos de los escenarios que se vayan presentando.

Estas siete líneas de acción, se enfocan a diferentes áreas, pero convergen en una misma estrategia, complementando una a la otra, estas son:

La primera trata de un esfuerzo estatal en los espacios rurales a través de incentivos y generación de una inclusión social que haga atractivo la labor agrícola y mejore las

condiciones de la misma, este lineamiento se bautizó: Políticas Agrícolas de Incentivos para Zonas Rurales.

La segunda línea de acción hace referencia a los sistemas integrados de transporte e infraestructura de conexión, una radiografía actual y la importancia de la construcción, modernización y ampliación en los casos que aplique para lograr ser competitivos tanto internamente como externamente, además integrando el desarrollo sostenible y la infraestructura verde, este lineamiento se bautizó: Integración Sistemas de Transporte, Modernización, Ampliación, Diseño y construcción.

La tercera línea de acción trata de la infraestructura portuaria y capacidad logística de la región concentrada en almacenes, cadenas logísticas, centros logísticos, transporte multimodal, zonas francas o zonas económicas especiales, astilleros e industria marítima en general, que permita dinamizar la economía y comercio, impactando en mercado laboral regional, este lineamiento se bautizó: Infraestructura Portuaria y Logística en Áreas Costeras.

La cuarta línea de acción se enfoca a la necesidad de la modernización y capacidades de las Fuerzas Militares y de Policía, y el impacto de la seguridad y defensa en las inversiones nacionales y extranjeras, así como la necesidad de entender el concepto de inversión militar y la recomposición de los indicadores que permitan mostrar el verdadero efecto del impacto de las fuerzas armadas, este lineamiento se bautizó: Fortalecimiento Fuerzas Militares y Policiales.

La quinta línea de acción plantea la necesidad de una estrategia marítima nacional, pero entendiéndola desde el punto de vista de estrategia para el conocimiento de la población, que genere identidad y sentido de pertenencia hacia los mares, ríos y costas, este lineamiento se bautizó: Diseño, Elaboración e Implementación de una Estrategia Marítima y Fluvial Nacional.

La sexta línea de acción se enfoca en la voluntad política para el empleo de los espacios marítimos y fluviales, así como cambiar en enfoque andino y construir también patria desde estos espacios, además la necesidad de políticas de Estado no de gobierno, este lineamiento se bautizó: Voluntad Política y Políticas a Mediano y Largo Plazo.

La séptima y última línea hace referencia a la política exterior, la necesidad del liderazgo regional y como cambiar a una posición ofensiva y realista en las relaciones internacionales que permitan alcanzar los objetivos, aspiraciones e intereses nacionales, además de la expansión de la economía, comercio y cultura para incrementar la influencia en el sistema internacional, no solo regional sino global, este lineamiento se bautizó: Integración Regional y Expansión.

La proyección geopolítica de Colombia desde el pacífico es posible mediante la integración y concurso de los espacios marítimos, fluviales y costeros, infraestructura adecuada y competitiva, para tal fin es importante definir en la estrategia un *heartland* en el municipio de Buenaventura, que permita integrar esfuerzos y políticas hacia los departamentos de Valle del Cauca, Choco, Cauca y Nariño, pero esto será posible solo con Políticas de Estado definidas y proyectadas en el tiempo, construir una potencia requiere visión y seguimiento, es el momento de los océanos y los ríos, desaprovechar esta coyuntura global tendría un costo histórico innecesario de asumir, es necesario continuar en este camino y alimentar aun más la estrategia, pero es mejor cimentar y construir sobre ya terreno allanado.

De igual forma, es necesario el cambio en la estrategia de política exterior del país en la intención de convertirse en potencia media regional, y asumir el liderazgo en América

Latina, situación que puede suceder si es aprovechado el momento histórico en la región, y sin caer inequívocamente en una posición guerrerista, que afortunadamente el país no posee, se pretende ser mas ofensivo y direccionar las estrategias estatales en beneficio de alcanzar los intereses nacionales y el bien común, pero con el liderazgo y la influencia de una potencia regional.

Por ultimo y retomando lo dicho en el capitulo anterior, el acercar el país aun mas al hoy, cercano oriente, Asia – Pacífico, es una necesidad y apremio, que no puede perjudicar las relaciones con los demás Estados que tradicionalmente han sido socios estratégicos, pero que no pueden limitar la capacidad de integración y desarrollo nacional, me permito finalizar el presente trabajo recomponiendo la pregunta que considero debe repetirse cada vez que se sueñe con ser una potencia regional.

“¿Cómo impactaría la economía y el desarrollo del país si cada asiático consumiera diariamente un producto nuestro, transportado en buques colombianos, construido por colombianos?”

Bibliografía

Acuña Ortigoza, M., Aguirre Saavedra, E., Avila Ramirez, P., & Mendoza Vera, A. (2018). Ruta de la seda. Nuevas alianzas para la participación de América Latina. *Revista venezolana de gerencia vol. 23*, 530-542.

Alonso, D., & Gómez, F. (2017). Armada de Colombia como Armada Mediana de Proyección Regional - AMPRE. En E. S. Guerra, *El Estado y el Mar* (págs. 135-161). Bogotá: Escuela Superior de Guerra.

Armada de Colombia. (2011). *Base Naval ARC "MÁLAGA" un Propósito Nacional*. Bogotá: Armada de Colombia.

Armada de Colombia. (2015). *Políticas Institucionales Almirante Leonardo Santamaría Gaitán*. Bogotá: Armada de Colombia.

Armada Republica de Colombia. (2018). *La Armada y el mar de los siete colores*. Bogotá: Armada Nacional.

Armada Republica de Colombia. (2018). *Plan de Desarrollo 2030 v2 Armada Nacional 2030, el momento del mar y los ríos*. Bogotá: Armada Nacional.

Asamblea Nacional Constituyente de Colombia. (2010). *Constitución Política de Colombia 1991*. Bogotá: imprea nacional.

Ayala Amaya, J. (2019). Crimen organizado: el gran reto de las Fuerzas Militares en el posacuerdo. En E. Pastrana Buelvas, & H. Gehring, *Fuerzas Militares de Colombia: nuevos roles y desafíos nacionales e internacionales* (págs. 239-264). Bogota: Fundación Konrad Adenauer, KAS, Colombia.

Banco de la Republica. (19 de agosto de 2019). *¿Que es una economía de mercado?* Obtenido de banrep.gov.co: <http://www.banrep.gov.co/es/contenidos/page/qué-una-economía-mercado>

Banco de la Republica. (s.f.). *¿Que es el acuerdo general de aranceles y comercio GATT?* Obtenido de www.banrep.gov.co: <http://www.banrep.gov.co/es/contenidos/page/qué-acuerdo-general-aranceles-y-comercio-gatt>

Banco Interamericano de Desarrollo. (2018). *PARTICIPACIÓN PRIVADA EN INFRAESTRUCTURA: SU EVOLUCIÓN EN COLOMBIA Y EL APOYO DEL GRUPO BID*. Washington: BID.

Banco Mundial. (2019). *población rural (% de la población total)*. Obtenido de datos.bancomundial.org: <https://datos.bancomundial.org/indicador/SP.RUR.TOTL.ZS>

Bermúdez, C. (2010). La doctrina respice polum ("Mirar hacia el norte") en la parácita de las relaciones internacionales de Colombia durante el siglo XX. *Memorias, revista digital*, 189-222.

Bolinaga, L. (09 de Julio de 2011). *Aspectos iconómicos, militares y políticos del ascenso internacional de China a principios del siglo XXI*. Obtenido de Ponencia Presentada en la Jornada "La importancia de China en el orden internacional del siglo XXI: su impacto en América Latina", organizado por el COFEI y la Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional de Rosar: http://igadi.org/china/2011/pdf/lbd_aspectos_economicos_militares_y_politicos_de_l_ascenso_internacional_de_china_a_principios_del_siglo_xxi.pdf

Bustelo, P. (2002). El milagro iconómico de China: un dragón que despierta. *Muy Especial No.57*, 1-13.

- Cardenas, M., Cadena, X., & Caballero, C. (2005). *Análisis del incremento en el gasto en defensa y seguridad*. Obtenido de Fedesarrollo:
<https://www.repository.fedesarrollo.org.co/handle/11445/1334>
- Castells, M. (1998). *La factoría*. Obtenido de red.pucp.edu.pe:
<http://red.pucp.edu.pe/ridei/wp-content/uploads/biblioteca/80.pdf>
- Castillo, A. (2019). Confianza e integración en Latinoamérica. *Reflexion Politica No.21*, 207-225.
- Centro de Investigaciones de la Economía Mundial (CIEM). (2005). Las Zonas Económicas Especiales. Algunas experiencias. En C. a. CIEM, *Temas de Economía Mundial No.8* (págs. 88-108). La Habana: CIEM.
- Cepal. (2018). *Actualización Proyecciones de crecimiento de América Latina y el Caribe en 2018 y 2019*. Cepal.
- CEPAL. (28 de mayo de 2018). *Comisión Económica Para América Latina y el Caribe*. Obtenido de cepal.org: <https://www.cepal.org/es/notas/ranking-movimiento-portuario-contenedores-2017>
- Comisión Colombiana del Océano. (2018). *cco.gov.co*. Obtenido de cco.gov.co:
<http://www.cco.gov.co/mapa-esquemático.html>
- Comisión Colombiana del Océano. (2018). *Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros*. Bogotá: CCO.
- Comisión Europea. (junio de 2010). *Una Infraestructura verde*. Obtenido de ec.europa.eu: https://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/factsheets/green_infra/es.pdf
- Commons, A. (2018). El ciberespacio es el nuevo dominio aéreo. Su superioridad en megaciudades. *Revista Profesional del Ejército de EUA edición Hispanoamericana*.
- DANE. (2019). *Comercio exterior y movimiento de mercancías de zonas francas - ZF junio 2019*. Bogota: Dane.
- Datosmacro.com. (2019). *Expansión datosmacro.com*. Obtenido de Datosmacro.expansion.com: <https://datosmacro.expansion.com/paises/grupos/fmi>
- Defelipe Villa, C. (2019). La gobernanza estatal china en la transformación de los regímenes económicos globales. *Razón Critica No.7*, 1-23.
- Departamento de Defensa de EEUU. (2015). *Annual report to Congress. Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2015*. Washington.
- DIMAR. (2016). *RESOLUCION 0509-2016 MD-DIMAR-SUBMERC DE 2016*. Bogota: Dimar.
- Dirección Nacional de Planeación. (2011). *Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014. 'Prosperidad para Todos'*. Bogotá: DNP.
- Dirección Nacional de Planeación. (2018). *Bases plan nacional de desarrollo 2018-2022*. Bogotá: DNP.
- Do Nascimento, L., & Bruckmann, M. (2019). Las relaciones contemporáneas China-América Latina: el giro hacia el Pacífico. *Mundo e Desenvolvimento revista do instituto de estudos economicos e internacionais*, 194-210.
- Esdegue. (2016). *Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva*. Bogotá: Escuela Superior de Guerra.
- Fajnyber, F. (1988). Competitividad internacional: evolución y lecciones. *Revista de la Cepal No.36*, 7-24.
- FAO. (2009). *Como alimentar al mundo en 2050*. Roma: Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura.
- Faundes, C. (2017). Evolución del concepto seguridad en los libros blancos de defensa de Chile. *Papel Periodico 22*, 185-220.
- Figuroa Burdiles, N. (2012). El desarrollo y las políticas públicas. *Polis, Revista Latinoamericana*, 1-14.

- Financial advisory & Infrastructure (FAS). (2018). *Reporte Global de Competitividad 2018-2019*. Heredia, Costa Rica: Deloitte.
- Fondo Europeo de Desarrollo Regional. (2018). TERCER INFORME DE VIGILANCIA TECNOLÓGICA: Mecanizado robotizado Manufactur4.0. Interreg.
- Forero Castro, P. (2011). *Puerto Marítimo en Tribuga*. Bogotá: Universidad Javeriana.
- Friedman, T. (2006). *The World is Flat*. Madrid: Martínez Roca, S.A.
- Galvis, A., Martínez, J., Rey, D., & Marin, O. (2019). MIRO: Medio de Idea Rural de Oportunidad. *Unipiloto*, 1-11.
- García Parra, P. (2018). La Alianza del Pacífico y Colombia ante la escalada China. *Estudios Políticos (Universidad de Antioquia)*, 15-35.
- García Pérez, R. (2019). Retos para la seguridad marítima en el horizonte 2050. *Bie3 Boletín IEEE13*, 944-974.
- Gazol, A. (2016). Libre Comercio: tratados y nuevo orden. Un balance. *Economía UNAM vol.13 No.38*, 122-130.
- Geoenciclopedia. (s.f.). *Geoenciclopedia.com*. Obtenido de Geoenciclopedia.com: <https://www.geoenciclopedia.com/oceano-pacifico/>
- Gobierno de Colombia DNP. (2018). *Bases del plan nacional de desarrollo 2018-2022*. Bogotá: DNP.
- Gomez Torres, A. (2019). El sector de astilleros en Colombia: una perspectiva fluvial. *Economía & Region*, 145-175.
- Gonzalez Cancelas, N. (2016). Nuevas cadenas de transporte de mercancías generadas por las infraestructuras logísticas de intercambio modal. *Transporte y Territorio No.14*, 81-108.
- Gualotuña, M., & Sinchiguano, M. (2016). *ANÁLISIS DE LA INFLUENCIA DE LA POLÍTICA COMERCIAL Y LOS ACUERDOS INTERNACIONALES EN LAS RELACIONES BILATERALES ENTRE ECUADOR Y COLOMBIA CON RESPECTO AL SECTOR TEXTIL*. Quito: Universidad de las Fuerzas Armada.
- Invest Pacific. (2019). *Invierta en el Valle*. Obtenido de investpacific.org: <http://www.investpacific.org/es/por-que-invertir.php?id=409>
- Júpiter Colombia. (2017). *Tipos de Transporte Marítimo de Carga*. Obtenido de Herramientas.camaramedellin.com.co: <http://herramientas.camaramedellin.com.co/Portals/0/Art%C3%ADculos%20Nuevos%20Mercados/Biblioteca%20internacionalizaci3n/Tipos-de-Transporte-Maritimo.pdf>
- Kissinger, H. (2014). *World Order*. Nueva York: Penguin press.
- Lahera, E. (2008). Introducción a las políticas públicas. 2º edición. *Fondo de cultura economica*.
- Liu, L. (2019). *La cultura de la seda y su impacto económico*. Valladolid: Universidad de Valladolid.
- Malaver, J. (20 de septiembre de 2010). *Enciclopedia.us.es*. Obtenido de Enciclopedia: http://enciclopedia.us.es/index.php/Cuenca_del_Pac%C3%ADfico
- Manizales, C. d. (S.F.). *Puerto de Tribuga*. Obtenido de www.ccmpe.org.co: <http://www.ccmpe.org.co/ccm/contenidos/32/PUERTO%20DE%20TRIBUGA.pdf>
- Mincomercio Colombia. (2019). *Informe sobre los Acuerdos Comerciales Vigentes de Colombia*. Bogotá: Mincomercio.
- PanamaOn. (03 de octubre de 2017). Mueve transporte marítimo más del 90% del comercio mundial. Obtenido de Logística Revista Énfasis: <http://www.logisticamx.enfasis.com/notas/78999-mueve-transporte-maritimo-mas-del-90-del-comercio-mundial>

Pastrana, E., & Gehring, H. (2017). *La proyección de China en América Latina y el Caribe*. Bogotá: Universidad Javeriana.

Pastrana, E., & Vera, D. (2015). *Estrategia de la política exterior colombiana ante el proceso de paz y el posconflicto*. Bogotá: Universidad Javeriana.

Pérez Morón, J. (2019). LA TRAVESÍA ASIÁTICA DEL TERCER AL PRIMER MUNDO. *Economía & Región vol. 13*, 262-267.

Pérez, C. (22 de mayo de 2017). *Revista de Logística*. Obtenido de [revistadelogistica.com: https://revistadelogistica.com/transporte-y-distribucion/buenaventura-cartagena-santa-marta-y-barranquilla-los-puertos-claves-del-comercio-exterior-colombiano/](https://revistadelogistica.com/transporte-y-distribucion/buenaventura-cartagena-santa-marta-y-barranquilla-los-puertos-claves-del-comercio-exterior-colombiano/)

Periódico el País. (07 de Julio de 2018). PIB agropecuario fue del 25 % entre 2010 y 2017: Minagricultura. *El País*.

Pozzi, S. (28 de febrero de 2019). La economía de Estados Unidos creció un 2,9% en 2018. *El País*.

Redacción Blinea. (18 de agosto de 2019). *La mala hora del puerto de Buenaventura*. Obtenido de Buenaventura en línea: <https://buenaventuraenlinea.com/noticias-de-buenaventura/la-mala-hora-del-puerto-de-buenaventura/>

Redacción el Tiempo. (25 de Julio de 1996). Fuerza Naval del Pacífico. *El Tiempo*.

Restrepo Abondano, J. (2019). Ahora o nunca: el Gobierno le muestra su apoyo al sector astillero. *Revista Semana*.

Revista Dinero. (2019). En 2018, la Costa se rezagó en crecimiento. Bogotá ganó. *Revista Dinero*.

Revista Semana. (2018). Ferrocarriles, ¿al borde de la muerte? *Revista Semana*.

Reynoso Brito, P. (2014). Las teorías de Transición de Poder y la teoría de Cambio Sistémico. En P. Reynoso Brito, *La teoría del Cambio Sistémico y el desarrollo militar-espacial de la República Popular China*. Cholula, Puebla, Mexico: Universidad de las Americas Puebla.

Rocha, M. (2017). Los proyectos de integración megarregional de China: el caso de la iniciativa Cinturón y Ruta. *Revista Jurídica UNAM*.

Rueda, M., & Osorio, J. (2019). Colombia y su proyección internacional: ¿cómo entender su reciente adhesión a organizaciones internacionales en un escenario de crisis del multilateralismo? *Forum Revista Departamento Ciencia Política UNAL*, 119-145.

Sánchez García, I. (2016). El poder militar chino: el dragón alza el vuelo / The Chinese Military Power: the Upswing Flight of the Dragon. *Araucaria año 18 No.35*, 275-300.

Sánchez Rodríguez, Y. (2014). Megacuerdos comerciales en Asia Pacífico: retos y perspectivas. *Revista cubana de economía y sociedad No.2*.

Santa Gadea, R. (6 de marzo de 2018). Seminario "visión prospectiva de la interacción latinoamericana y caribeña". *La cuenca del Pacífico como espacio de integración económica en el siglo XXI*. Lima, Lima, Perú: Universidad de Pacifico.

Santander Trade. (mayo de 2019). *Portal Santander Trade*. Obtenido de Canadá: Política y Economía: <https://es.portal.santandertrade.com/analizar-mercados/canada/politica-y-economia>

Schwab, K. (2018). *The Global Competitiveness Report 2018*. Génova: Foro Económico Mundial.

Secretaría de la UNCTAD. (2018). *Informe sobre el Transporte Marítimo 2018*. Génova: UNCTAD.

Sepúlveda, E., & Soares de Lima, M. (2019). *CONSTRUCCIÓN DE UNA HEGEMONÍA GLOBAL: ESTUDIO DE CASO CHINA*. Santiago de Chile: UNIVERSIDAD ACADEMIA DE HUMANISMO CRISTIANO.

Sepúlveda, J. (2019). LA POLÍTICA EXTERIOR DE COLOMBIA EN EL PERÍODO 1918- 2018, COMO FACTOR PARA ENTENDER EL DEBILITAMIENTO DEL PROCESO INTEGRACIONISTA LATINOAMERICANO ACTUAL. *Informe Integrar*, 1-25.

Slipak, A. (2014). Un análisis del ascenso de China y sus vínculos con América latina a la luz de la Teoría de la Dependencia. *Realidad Económica* 282, 99-124.

Sobrinho Heredia, J. (2001). Algunas consideraciones en torno a las nociones de integración y supranacional. *Universidad de Coruña*, 853-870.

Torres, J. (2013). Colombia: inserción y desequilibrios comerciales en la Cuenca del Pacífico. *Problemas del Desarrollo* 174, 139-165.

Treacy, M. (2020). El pasado puede ser discutido en el futuro: de la modernización de Deng Xiaoping a las tensiones que despierta China como potencia mundial. *Izquierdas* No.49, 159-177.

Trejos, A. (2009). *Instrumentos para la evaluación del impacto de acuerdos comerciales internacionales: aplicaciones para países pequeños en América Latina*. México, D.F.: Naciones Unidas.

Van Ness, P., & Raichur, S. (1983). Dilemas del desarrollo en China: 1949-1980. *Estudios Internacionales* 16, 90-116.

Vargas, A. (2016). Relación entre la geopolítica y el fenómeno de la polaridad. *Derecho y Cambio Social*, 1-17.

Velásquez Gavilanes, R. (2009). Hacia una nueva definición del concepto de "política pública". *Revista Desafíos - Universidad del Rosario*, 149-187.

Velosa, E. (2012). *Colombia frente al Asia-Pacífico*. Bogotá: Konrad Adenauer Stiftung.

BIBLIOTECA CENTRAL DE LAS FF.MM.
"TOMAS RUEDA VARGAS"
201003205