



Efectos geoestratégicos en la seguridad y soberanía  
de Colombia generados con el proyecto de la  
construcción del canal interoceánico de Nicaragua

**Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”**  
Bogotá D.C., Colombia

2014

341.2  
A519

EFFECTOS GEOESTRATEGICOS EN LA SEGURIDAD Y SOBERANIA DE  
COLOMBIA GENERADOS CON EL PROYECTO DE LA CONSTRUCCION DEL  
CANAL INTEROCEANICO DE NICARAGUA

CC CARLOS ARTURO AMAYA MONTEALEGRE

CC ALVARO ANDRES ZAPATA LEAL

TRABAJO DE GRADO

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA  
CURSO DE INFORMACION MILITAR 2014  
BOGOTÁ D.C. JULIO DE 2014

## Introducción

Referente a la noticia relacionada con el inicio de un proyecto de construcción de un canal interoceánico por parte de Nicaragua, aunado con el fallo del tribunal de la Haya, se plantea un nuevo escenario y desafío en el ámbito geopolítico en el mar caribe colombiano y de relaciones internacionales para Colombia, para lo cual se deben diseñar nuevas estrategias e identificar cuáles son los efectos geoestratégicos en la seguridad y soberanía nacional de Colombia, generados con el proyecto de construcción del canal interoceánico de Nicaragua.

Nicaragua puso en marcha acuerdo la ley 840 aprobada por la Asamblea Nacional, el Proyecto “*El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua*” que consiste en el diseño, desarrollo, ingeniería, acuerdos de financiación, construcción, propiedad, posesión, operación, mantenimiento y administración, que permitirá el aumento del tráfico marítimo y el paso de buques de mayor calado. El presente proyecto y el de la ampliación del Canal de Panamá permitirán triplicar el comercio mundial y repotenciar las economías de los diferentes países involucrados en este proceso, de ahí que países como Colombia, realicen importantes inversiones en infraestructura portuaria.

La estrategia frente a la relación con Nicaragua puede verse desde tres aspectos, el primero sería el aspecto diplomático, ejerciendo las actividades en el mar histórico colombiano con operaciones de ejercicio de la soberanía hasta los límites marítimos; el aspecto de la defensa, fortaleciendo la presencia y capacidades en los espacios marítimos e insulares y en el aspecto de desarrollo marítimo, haciendo acompañamiento para el desarrollo de actividades pesqueras,

científicas, portuarias y de explotación de recursos. Por lo anterior, es importante analizar el sistema portuario en Colombia, ya que el tráfico marítimo aumentaría en forma considerable, mejorando notoriamente, siendo cada vez más interesantes los adelantos que se tienen en materia de tecnología e innovación. Los puertos marítimos tienen un papel fundamental en el desarrollo de las operaciones comerciales de Colombia. Actualmente, más del 90% de las exportaciones e importaciones que realiza el país se efectúan por esta vía.

### **1. Colombia se perfila como país clave en operaciones portuarias en Latinoamérica**

Colombia cuenta con nueve zonas portuarias, siete de ellas en la Costa Caribe: la Guajira, Santa Marta, Ciénaga, Barranquilla, Cartagena, Golfo de Morrosquillo, Urabá y San Andrés, y dos en el Pacífico: Buenaventura y Tumaco.

El transporte marítimo ocupa lugar privilegiado en la realización de las transacciones en el comercio mundial, ya que tres cuartas partes de ellas se realizan por este medio. La dinámica originada por su demanda creciente, ha derivado en la evolución en el tamaño y capacidad de los buques y por consiguiente, la adecuación y modernización de los puertos, los cuales requieren diversificar los servicios que prestan, maximizando su eficiencia y disminuyendo los costos, condiciones que les permiten mantener y aumentar el mercado en un ambiente de competencia.

Nuestro país, privilegiado por su posición estratégica, no ha sido ajeno a esta tendencia ya que gran porcentaje de la carga de comercio exterior se moviliza a través de este medio. Con excepción de bienes suntuosos de pequeño volumen o de aquellos que requieren condiciones de

transporte especial como las flores, la mayoría de las transacciones del comercio mundial se realiza a través del transporte marítimo con gran cantidad de buques. Para atender esta demanda los puertos han tenido que cambiar su estructura de trabajo y el sistema logístico en el cual se apoyan, adaptándose a las nuevas necesidades de la industria para prestar de la manera más eficiente una serie de servicios disímiles, a buques que se han especializado por el tipo de carga que transportan: general, contenedores, gráneles secos, gráneles líquidos, refrigerada y peligrosa.

En este sentido, la actividad portuaria no se puede encasillar en una sola clase de servicio, desde que un buque elige un puerto para atracar, recibe los servicios de practicaje, remolque, amarre, manipulación y estiba de la carga, reparación, tratamiento de aguas residuales y limpieza, entre otros y los concernientes con los tripulantes como son los trámites, despachos y suministros, entre otros. De estos servicios, el de manipulación de carga constituye el factor de mayor impacto dentro de la estructura financiera de la actividad, dependiendo del tipo de productos, lo cual define en gran parte el nivel de competitividad del puerto. Otro factor importante que influye en la decisión de las navieras para la elección de un puerto es el tiempo total de maniobras, si los muelles presentan congestión, los costos de operación en el puerto se incrementan y el tráfico seguramente se desvía hacia puertos alternos.

En los últimos años debido a la masificación del uso de contenedores los costos de manipulación de la carga en puerto se han reducido notoriamente, en primer lugar a causa del gran volumen movido por buques cuyo tamaño y capacidad ha aumentado notoriamente, grandes contenedores y en segundo lugar, a la reducción significativa de los excedentes de mano de obra por los procesos de tecnificación desarrollados, ya que ante el incremento del comercio marítimo

los puertos han tenido que ejecutar grandes obras de infraestructura y superestructura para poder recibir y satisfacer las necesidades de las empresas navieras, en el menor tiempo posible y con los precios más competitivos.

Con el objeto de mantener un alto nivel de competitividad y poder atender el creciente volumen de carga transportada, se ve como los grandes puertos regionales han tenido que aumentar su capacidad de manipulación de carga, lo cual seguramente profundizará las diferencias en infraestructura y superestructura entre estos puertos y los puertos alimentadores locales, que se queden rezagados en la tecnificación y modernización de sus instalaciones y equipamiento.

Un ejemplo de la importancia y urgencia de esta situación es la construcción del canal interoceánico de Nicaragua, que afectará el comercio marítimo de toda la región, ya que este es un punto estratégico en las rutas que conectan la costa este de Estados Unidos con Asia y con la costa pacífica suramericana, así como en las que unen esta región de Suramérica con Europa.

Aunque la mayor parte de la carga marítima se transporta en la actualidad a través de contenedores, el transporte de gráneles secos y líquidos también requiere el reacondicionamiento de las instalaciones portuarias. Por la capacidad y dimensiones de los buques destinados al transporte de este tipo de carga, por las características de los bienes que constituyen las importaciones y exportaciones de la región, los principales puertos de América Latina y el Caribe han seguido la tendencia a especializarse en el manejo de contenedores.

Los puertos marítimos, son uno de los principales componentes del proceso de globalización económica, junto con los avances en las tecnologías de la información y comunicaciones, la estandarización, el libre comercio, los servicios de transporte más rápidos, seguros, y menos costosos están contribuyendo a la integración de los procesos de producción a nivel global.

Los puertos constituyen, sin lugar a dudas, un importante elemento dentro de la cadena de distribución Física Internacional. Ellos pueden influenciar de manera significativa el costo final de un producto, por lo que cualquier estrategia económica de diversificación de exportaciones o abaratamiento de importaciones debe, necesariamente, tomar en consideración el funcionamiento y organización de los puertos comerciales.

Por lo anteriormente expuesto, la calidad de los servicios de transporte marítimo y de los puertos tiene una creciente relevancia para la competitividad, el desarrollo y la integración económica de América Latina y el Caribe. Las relaciones analizadas entre la ubicación geográfica, los volúmenes de comercio, y los servicios de transporte sugieren un creciente impacto de las fuerzas gravitacionales según los modelos de comercio.

Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, principales puertos del Caribe colombiano, conforman una oferta diversificada tanto en terminales públicos como en privados que compiten entre sí y con otros de la región.

Por su parte, en el Pacífico, Buenaventura se ha consolidado como el principal puerto multipropósito del país, epicentro de buena parte de las exportaciones e importaciones de productos no tradicionales. La situación de endeudamiento representa la inversión en infraestructura y tecnología, aunque los gastos portuarios en algunos casos son muy altos, esto indica que el país ha avanzado en la tarea de lograr que nuestros puertos muestren gran competitividad frente a los demás de esta parte del continente y de esta forma satisfacer las necesidades del escenario internacional. Es por esto que el puerto de Buenaventura se ha convertido en un centro logístico y operacional de actividades portuarias para muchas economías y empresas extranjeras, adquiriendo gran participación de las actividades de exportación e importación del país, sin dejar a un lado la importancia y crecimiento de los demás puertos Colombianos.

Un reconocido terminal de contenedores Español adelanta un macro-proyecto para implementar y poner en funcionamiento un nuevo terminal de contenedores en el pacifico Colombiano, este terminal logrará facilitar y agilizar las actividades portuarias de la región, a esto se suma que el puerto de Buenaventura constantemente está en modernización buscando siempre estar a nivel de los mejores puertos del continente, lo que a futuro permitirá una mejor prestación de servicios y más eficiencia en las operaciones de puerto, esta es una de las razones por las que Colombia se perfila a futuro como centro clave en operaciones portuarias en Latinoamérica.

La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena se prepara para recibir en sus instalaciones buques de mayor capacidad, de más de 10 mil contenedores, y para ello ampliaron su muelle



marginal, las obras de ampliación de ese muelle de 162 metros adicionales lo que garantiza una nueva posición de atraque. Con estas obras, el área de muelle completa 700 metros lineales que, dependiendo el tamaño de las embarcaciones, podría atender de manera simultánea hasta 8 buques. Esto corresponde al plan Maestro de desarrollo que incluye la adquisición de equipos, ampliación de la infraestructura y obras complementarias que significarán incremento en los destinos, rutas y frecuencias para la competitividad de las operaciones portuarias a nivel internacional, estos son elementos que confluyen en la dinámica que tiene que plantear el sector multimodal para enfrentar de manera exitosa la internacionalización de la economía colombiana en cuanto a logística. (Contecar, 2014).

Los principales puertos marítimos del país, como son, Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura, están listos para iniciar un proceso gradual, en cuando han alcanzado altos niveles de operatividad y eficiencia, gracias al modelo de concesiones portuarias y a través de una inversión total que ha crecido en la última década en un promedio del 95% anual en estos terminales.

Según estimativos del Gobierno, las exportaciones colombianas crecerán un 6 por ciento con la entrada en vigor del TLC, ya que podrán ingresar a Estados Unidos sin aranceles unas 6.000 partidas de productos colombianos. Además, una primera estimación indica que el acuerdo le aporta entre 0,5 y uno por ciento más en promedio al crecimiento de la economía nacional, es decir, hasta 290.000 millones de dólares, lo equivale a un punto del PIB anual.

Además, aproximadamente el 80 por ciento de las ventas estadounidenses a Colombia quedará libre de impuestos y eso beneficiará especialmente a sectores como el maderero, la construcción, las autopartes, los fertilizantes o agroquímicos, la industria y la tecnología. Colombia se puede convertir en una plataforma exportadora al permitir que empresas de otras naciones que no tienen TLC con Estados Unidos lleguen a ese mercado, o que exportadores estadounidenses que pagan altos aranceles y quieran ingresar a los países andinos o a los de Mercosur vean a Colombia como su puerta de entrada.

## **2. Relaciones bilaterales entre Colombia y Nicaragua**

Las relaciones entre Colombia y Nicaragua han pasado por diversos estados a través del tiempo, por lo cual es importante hacer una contextualización de los hechos más relevantes en las relaciones que han mantenido varios países, teniendo en cuenta los antecedentes históricos como la situación actual en la que se encuentran las relaciones.

En primer lugar las relaciones diplomáticas entre Colombia y Nicaragua trascienden desde el 1 de Enero de 1985, (Cancillería de Colombia, 2014). Así mismo en 1928 se firmó el tratado sobre cuestiones territoriales entre Colombia y Nicaragua, (Tratado de Esguerra-Bárcenas) el cual tenía como fundamentos los límites entre ambos países dados por el artículo 1 del mismo tratado, el cual expresaba “*La República de Colombia reconoce la soberanía y pleno dominio de la República de Nicaragua sobre la costa de mosquitos comprendida entre el cabo de Gracias a Dios y el río san Juan, y sobre las islas mangle grande y mangle chico, en el océano atlántico (Great corn island, little corn island); y la República de Nicaragua reconoce la*

*soberanía y pleno dominio de la República de Colombia sobre las islas de San Andrés, Providencia, Santa Catalina y todas las demás islas, islotes y cayos que hacen parte de dicho archipiélago de San Andrés. No se consideran incluidos en este tratado los cayos Roncador, Quitasueño y Serrana; el dominio de los cuales está en litigio entre Colombia y los Estados Unidos de América.* “. (Pasaporte Colombiano, 2007).

Respecto a lo anterior se puede destacar que el tratado de Esguerra-Bárceñas se había enfocado a establecer los límites entre ambos países, en el cual cada presidente de la época se comprometió a respetar los límites establecidos, de igual forma este tratado se ratificó en 1930 por medio del (Protocolo de 1930), el cual indicaba que *“Los infrascritos, en virtud de la plenipotencia que se les ha conferido, y con instrucciones de sus respectivos Gobiernos, declaran: que el Archipiélago de San Andrés y Providencia, que se menciona en la cláusula primera del tratado referido no se extiende al occidente del meridiano 82 de Greenwich...”* (Pasaporte Colombiano, 2007). Con afinidad a lo anterior se puede evidenciar que las situaciones diplomáticas entre Colombia y Nicaragua para esa fecha tenían unos parámetros establecidos en cuanto a los límites de cada país, pero en contraste a estos argumentos en 1980 el gobierno sandinista declara nulo el Tratado, (Gaviria, 1984, p. 138) teniendo como base que estos tratados se habían firmado bajo presión y ocupación militar de Estados Unidos, desde 1927 hasta 1933, por lo cual con fundamentación en estos aspectos Nicaragua demanda a Colombia ante la Corte Internacional de Justicia en el 2001. (Gallego, 2013, p.269).

Bajo estas circunstancias la demanda de 2001 de Nicaragua contra Colombia se fundamentó en que *“Nicaragua, solicitó a la Corte declarar su soberanía sobre las islas de*

*Providencia, San Andrés y Santa Catalina, así como de los cayos Roncador, Serrana, Serranilla y Quitasueño, ente otros. Asimismo, solicitó la determinación del curso de la frontera marítima entre ambos países en la plataforma continental y la zona económica exclusiva, de acuerdo a los principios de la equidad y las circunstancias relevantes reconocidas por el Derecho Internacional General. De igual forma, Nicaragua se reservó el derecho de reclamar cualquier compensación por el uso de parte de Colombia, de los recursos naturales ubicados en las áreas marítimas e insulares ubicadas al este del meridiano 82°... ” (Cancillería Nicaragua., 2004, p.25). Con analogía a estos aspectos mencionados por parte de Nicaragua se puede evidenciar que las relaciones diplomáticas entre ambos países pasaban por una discordia, debido al reclamo sin fundamentación de parte de Nicaragua, en el que reclama una soberanía sobre territorios que se habían establecido en tratados anteriores.*

Debido a la situación jurídica internacional entre ambos países Colombia en audiencia pública ante la CIJ el 13 de diciembre de 2007, bajo el artículo XXXI Tratado americano de soluciones pacíficas de 1948, se declara competente para dirimir el litigio, si bien solo en lo referente a la titularidad de las formaciones marítimas reivindicadas por Nicaragua y los asuntos de delimitación marítima, acerca de la soberanía de las principales islas de Colombia, San Andrés, Providencia y Santa Catalina. De tal forma que la CIJ admite a trámite la solicitud de Nicaragua, negando es espacio del meridiano 82, y a su vez reconoce la validez del Tratado "Esguerra-Bárcenas" de 1928, reafirmando la soberanía territorial de Colombia sobre las islas de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, aunque no sobre el resto de formaciones y accidentes geográficos, incluyendo las de Roncador, Serrana y Quitasueño, pues éstas estaban excluidas del

Tratado expresamente Artículo 1, de mencionado tratado por encontrarse su dominio en disputa con Estados Unidos en el año 1928. (Gallego, 2013, p.270).

Respecto a estos preceptos el 19 de Noviembre de 2012 en la Corte internacional de Justicia se dio sentencia al litio Colombia-Nicaragua, por lo cual sobre la soberanía territorial de los espacios insulares en disputa, se declaró que “*Colombia, y no Nicaragua, detenta soberanía sobre las islas (sic) de Alburquerque, Bajo Nuevo, los Cayos del Este-Sureste, Quitasueño, Roncador, Serrana y Serranilla*” (Corte Internacional de Justicia, 2012, art. 103). De otro lado en cuanto a la delimitación del espacio marítimo de cada una de las partes, la CIJ sostiene que, aunque Colombia no es parte de la CONVEMAR (pues no la ha ratificado), se le pueden aplicar muchas disposiciones de ésta, específicamente las referidas a la delimitación de la plataforma continental y la ZEE, pues se trata de normas internacionales consuetudinarias (Ibíd., art. 137 y 138).

De igual forma bajo esta sentencia se puede destacar que este fallo, le quito a Colombia el dominio marítimo en el mar Caribe del meridiano 82, solo hasta el meridiano 80. Así mismo la Corte Internacional de Justicia concedió 531 km para Nicaragua desde su costa y 65 km para Colombia, pero el más afectado fue el país que perdió 75000 km cuadrados de mar, de igual forma en el fallo se determinó que ambos países tienen derecho a 12 millas náuticas de territorio, sin embargo, durante la lectura de sentencia en el conflicto limítrofe entre ambos países, la soberanía de siete cayos del archipiélago de San Andrés en el Mar Caribe fueron concedidos a Colombia bajo el artículo 103. (Semana, 2012).

Así mismo autores Mario Gallego (2013) afirman que *“En cuanto a las repercusiones que en términos generales tiene la nueva delimitación marítima emanada de la sentencia de la CIJ, se puede hablar de que el nuevo escenario geopolítico que se vislumbra es de alta complejidad, pues afecta a los intereses de un buen número de países en asuntos de gran trascendencia como son el medio ambiente, la seguridad internacional o la explotación de recursos naturales”*. De lo cual se puede destacar que esta situación trasciende en varios ámbitos, en lo político y en lo económico puesto que no solo se está cambiando la geografía nacional sino que también se está afectando sectores económicos productivos de las zonas que fueron asignadas por la corte a Nicaragua.

De igual forma se puede identificar que la situación social y económica proveniente de este fallo afectara varios sectores, entre ellos el sector pesquero y minero del que viven muchas familias, teniendo en cuenta que esa zona del mar es una reserva alimentaria de los habitantes de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, ya que de ella los pescadores artesanales extraían langosta espinosa, caracol de pala, entre otras especie, así mismo empresas como Antillana entre otras expresan *“Allí acudían unas 16 embarcaciones dirigidas a la pesca industrial y otras nueve a la captura de atún, barracuda, sierra entre otras especies incluidas en una cuota de 695 toneladas anuales.”* De igual forma la secretaria de Agricultura y Pesca de la isla, señalo que *“la zona en mención es el principal banco pesquero de la isla y de allí se saca el sustento de la mayoría de los pescadores artesanales, y es un generador de empleo para los raizales y su seguridad alimentaria”*. Lo cual indica que esta situación es deprimente tanto para los habitantes de esas zonas marítimas del país, como para el sector empresarial quienes tenían grandes inversiones y recursos provenientes de estas zonas marítimas. (Marmolejo, 2012).

En el mismo sentido no obstante con las demandas anteriores el gobierno de Nicaragua decidió levantar otra demanda contra Colombia en septiembre de 2013 alegando los siguientes aspectos *“La demanda nicaragüense que ha sido elaborada en concordancia plena con lo establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, principios del derecho internacional, derecho consuetudinario y práctica de los estados, solicita a la Corte Internacional de Justicia que falle y declare el "rumbo exacto" de la frontera marítima entre Nicaragua y Colombia en las zonas de la plataforma continental que pertenecen a las Partes más allá de los límites determinados por la Corte en su sentencia del 19 de noviembre de 2012. Esta demanda tiene por propósito terminar de definir los espacios marítimos de Nicaragua que limitan con Colombia en el Caribe, sin perjuicio de los derechos de terceros estados...”* (El tiempo, 2013.)

### **3. Normatividad de Colombia en la jurisdicción Marítima**

En cuanto a la jurisdicción marítima por parte de Colombia es de gran importancia establecer cuál ha sido la normatividad que se ha manejado en el país, por lo cual la Comisión Colombiana del Océano (2007) define que *“los límites de Colombia son los establecidos en los tratados internacionales, aprobados por el Congreso, debidamente ratificados por el Presidente de la República y los definidos por los laudos arbitrales en los que sea parte la Nación. Los límites señalados en la forma prevista por la Constitución Política de Colombia solo podrían modificarse en virtud de tratados aprobados por el Congreso, debidamente ratificados por el Presidente de la República.*

Así mismo la DIMAR emana que el concepto de Jurisdicción se entiende el poder o autoridad sobre las actividades que se desarrollan en un territorio, por lo cual en países como Colombia que cuentan con una forma de organización del gobierno como es el de la República, el poder o autoridad se concreta a través de la aplicación de la “Ley” en el territorio, lo que en otras palabras equivale a decir que en el territorio colombiano se aplican solamente las leyes colombianas. Esta relación entre territorio y norma, es lo que conlleva al concepto de Soberanía, que se traduce en la aplicación de un ordenamiento normativo específico en un territorio delimitado, del cual tiene derecho a ejercer su soberanía por medio de las Fuerzas Militares del Estado con el fin de defender lo que por derecho le pertenece al país, así mismo el territorio marítimo también está protegido por medio de la legislación internacional que se ocupa del mar, la cual tiene como fin mantener un equilibrio entre estos dos intereses que se denominan para el primero como el Estado del pabellón o de bandera, y para el segundo, el Estado ribereño.

En el mismo sentido es importante establecer que los espacios marítimos deben estar sujetos a la normatividad del Estado en donde está matriculado, así mismo estas áreas marítimas de acuerdo al derecho internacional están comprendidas por: aguas interiores, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y alta mar, en cuanto hace a los espacios acuáticos, y a la plataforma continental y la zona, en lo correspondiente al suelo y subsuelo marinos. La jurisdicción marítima está comprendida por varios aspectos que enmarcan los límites de los Estados en cuestión de navegación por lo cual estos deben entenderse mediante las figuras de Estado ribereño, Estado del pabellón o de bandera y una tercera que conjuga las dos anteriores, el Estado rector del puerto, por lo cual es importante definir el concepto de cada uno de ellos:



a) La Jurisdicción del Estado ribereño se da cuando todo Estado que posea salida al mar tiene jurisdicción en el cuerpo de agua y el lecho y subsuelo debajo de éstas, denominados de manera genérica como áreas o espacios marítimos, que están alrededor de sus costas, así mismo esta jurisdicción se concreta en la aplicación de normas relativas al paso de buques nacionales y extranjeros por sus aguas jurisdiccionales, sobre todo en seguridad de la navegación, la contaminación marina y a la exploración y explotación de los recursos en esas áreas.

b) La Jurisdicción del Estado de abanderamiento, que se entiende como el acto de un Estado para atribuir a un buque su nacionalidad, autorizar a enarbolar su pabellón y poder inscribirse en su registro, lo cual significa que se tiene jurisdicción sobre buques y tripulantes en materia de seguridad, formación, titulación, contaminación, condiciones laborales, bienestar de la gente a bordo y demás aspectos administrativos del buque y su tripulación. Lo que representa una forma de extraterritorialidad de la ley de un Estado.

c) La jurisdicción del Estado rector del puerto, que se expresa mediante la figura del Estado ribereño la cual supervisa a los buques de bandera extranjera que se encuentren en un puerto o terminal mar adentro dentro de sus área jurisdiccionales, donde son objeto de una inspección por funcionarios debidamente autorizados, con el objetivo de corregir el incumplimiento de las reglas y normas nacionales e internacionales, que puedan poner en riesgo al propio buques su tripulación o el ambiente marino. (DIMAR, 2014).

En el mismo ámbito es importante establecer los derechos fundamentales y jurisdiccionales de Colombia con relación al territorio marítimo del país, por lo cual desde la

Real orden española dictada a solicitud del Gobernador Tomas O'Neill, la República de Colombiana, ha ejercido de manera plena e ininterrumpida la soberanía en la isla. Tomas O'Neill, desde diciembre de 1802, solicito las a la monarquía se pusiera el archipiélago bajo directa dependencia del virreinato de la Nueva Granada, porque la distancia entre Guatemala y San Andrés hacía imposible su administración, de modo que segregarla de la capitania era acto de buen sentido y así se cumplió, así mismo la soberanía Colombiana ha sido reconocida por diversos documentos como el laudo Arbitral de 1900, proferido por Emile Loubet. (Valle, 2009).

Por otro lado la normatividad nacional para definir la jurisdicción marítima en Colombia tiene sus inicios desde 1952 con la creación de la Dirección General Marítima mediante decreto 3183 de 1952 cuyos objetivos son la dirección de la marina mercante, la investigación, la regulación y el control del transporte marítimo y los puertos del país, así mismo esta institución ha dirigido grandes esfuerzos hacia la prevención, preservación, protección y conservación del medio ambiente marino, en cumplimiento del mandato legal, de igual forma con el decreto 2349 de 1971 se crea la Dirección General Marítima y Portuaria la cual se establece en el Título 1 del artículo de la siguiente forma *“Crease la Dirección General Marítima y Portuaria, en remplazo de la dirección de Marina Mercante colombiana, dependiente del Ministerio de Defensa Nacional, Armada Nacional, la cual tendrá como objetivos la dirección de la marina mercante, la investigación marítima y la regulación y control del transporte marítimo internacional y de cabotaje, así como también de los puertos del país.”*(Colombia, 1971). Con relación al artículo anterior es importante destacar que la Dirección Marina Mercante creada en 1952 cambia de nombre y de organización de acuerdo al decreto 2349 de 1971 por lo cual se asignan nuevas funciones a la “DIMAR”.

Por otro lado a partir de 1979 se establece el decreto 1874 de 1979 el cual estaba orientado a la creación del cuerpo de Guardacostas y por el cual Presidente de la República por medio de este decreto establece en el artículo 1o. *“Crease el Cuerpo de Guardacostas dependiente de la Armada Nacional, para el cumplimiento de los fines que tratan los artículos 8 y 10 de la Ley 10 de 1978, el cual estará conformado por las unidades a flote y el equipo asociado que se adquiera y destine para tal fin de acuerdo con el programa elaborado por el comando de la Armada y aprobadas por los Ministros de Hacienda y Crédito Público, Defensa Nacional y Agricultura”*. Decreto por el cual se da una mayor prioridad e independencia a este cuerpo para la protección de los límites fronterizos del país con relación al territorio marítimo.

Análogamente en 1984 se crea el decreto de ley 2324 el cual tenía como fin reorganizar la Dirección General Marítima y Portuaria, de acuerdo al Artículo 1 que afirma que *“Nombre y naturaleza. La Dirección General Marítima y Portuaria (DIMAR) es una dependencia del Ministerio de Defensa, agregada al Comando de la Armada Nacional, cuya organización y funciones se regirán por las normas que establece el presente Decreto, y por los reglamentos que se expidan para su cumplimiento.”* Por lo cual se instauran la organización de estas instituciones y el funcionamiento y responsabilidades que tendrán para la protección y cuidado del sector marítimo, igualmente es importante subrayar que en el presente decreto se crea el control sobre la jurisdicción marítima del país de acuerdo al artículo 2 el cual dice que *“La Dirección General Marítima y Portuaria ejerce su jurisdicción hasta el límite exterior de la zona económica exclusiva, en las siguientes áreas: aguas interiores marítimas, incluyendo canales intercostales y de tráfico marítimo; y todos aquellos sistemas marinos y fluviomarinos; mar*

*territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, lecho y subsuelo marinos, aguas supradyacentes, litorales, incluyendo playas y terrenos de bajamar, puertos del país situados en su jurisdicción; islas, islotes y cayos y sobre los ríos..”*

Del mismo modo en 1994 se fija la resolución No. 0825 la cual tiene como fin definir los límites de jurisdicción de las Capitanías de Puerto del país, en donde la Dirección General Marítima, determinan los límites de cada litoral Colombiano por medio de varios artículos, así mismo en 2001 se crea la ley 658 por la cual se regula la actividad marítima y fluvial de practicaje como servicio público en las áreas Marítimas y Fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional, en la cual se rigen los principios para el desarrollo de actividades marítimas del territorio nacional, en esta ley se fijan los principios y normas relacionadas con las actividades marítimas del país,

En el mismo sentido Colombia creó la política nacional del océano y de los espacios costeros (PNOEC) en el 2007, radicada por la Presidencia de la República de Colombia y la Comisión Colombiana del Océano, con el propósito de dar una mayor importancia al desarrollo de los espacios marítimos y costeros, incluidos en estos últimos los litorales de la porción continental, las islas, islotes, cayos, bajos, bancos y la plataforma continental, tanto en el mar Caribe como en el océano Pacífico y sobre los cuales siempre ha ejercido de manera pacífica e ininterrumpida su soberanía y jurisdicción, teniendo en cuenta las normas y leyes de carácter nacional como internacional, con el fin de crear un instrumento jurídico que le permita al país definir las políticas necesarias sobre el territorio marítimo de Colombia, igualmente es

importante destacar que dentro del ámbito legal esta política orienta los principios rectores para el control y defensa de los límites marítimos del país respecto a los intereses del estado.

Con relación al sector marítimo es significativo subrayar que en el país actualmente se han fijado nuevos proyectos de ley relacionados a las políticas marítimas como el Proyecto de ley 171 de 2012 del senado y el decreto 019 de 2012, leyes más enfocadas a los trámites y procedimientos administrativos relacionados a las actividades marítimas, de lo cual se puede entender que el país a partir del año 2007 no se había enfocado en la normatividad nacional para definir la jurisdicción marítima en un mayor marco legal, teniendo en cuenta que la última ley referente a la jurisdicción marítima del país, se dio en 1994 por medio de la resolución No. 0825, por parte de la DIMAR, por consiguiente se puede identificar que la normatividad del país no ha sido suficiente para defender los intereses marítimos del país, desde el punto de vista político y legislativo, asumiendo que el territorio marítimo del país tiene casi el 50% con relación a la parte terrestre.

#### **4. Estrategia de Colombia con el canal interoceánico**

Con la construcción del canal interoceánico de Nicaragua que unirá el mar caribe con el océano pacífico, es importante que el país tenga varios preceptos que le permitan aprovechar e identificar los aspectos más influyentes de este proyecto, por lo cual es indispensable tener en cuenta factores como el aumento del comercio marítimo, proyección social y económica, situación medio ambiental y la situación de infraestructura portuaria, ya que dada la importancia estratégica de este canal que tendría aún más incidencia que el canal de Panamá, se presentan

varios escenarios con la implementación del mismo, por lo tanto estos serían los aspectos más relevantes:

En primer lugar por el lado de Nicaragua ellos afirman que este canal traerá consigo grandes beneficios económicos y sociales, como, un crecimiento del empleo en la región y a su vez la capacitación laboral no solo para ese país, sino también para el resto de países de América Latina y el Caribe, así mismo este canal se proyecta como el nuevo centro de logística y transporte mundial que unirá a los océanos Atlántico y Pacífico, en el que se tendrá una perspectiva de ampliar y abrir nuevas rutas, más económicas, para enviar materias primas, especialmente petróleo, LNG y acero, de los Estados Unidos hasta Asia, y el mineral de hierro de Brasil.( XINHUA, 2013). Aunque cabe destacar que varios grupos de ambientalistas se oponen a la construcción de este canal puesto que argumentan que son 40.000 kilómetros cuadrados los que se van a tener que regular para establecer el canal, el cual afectará totalmente al país y no hay ingeniería del mundo que garantice que no se va a ensuciar el Cocibolca y a su vez lo ven como la mayor amenaza a las condiciones ambientales del país en toda su historia y un riesgo para la satisfacción de necesidades básicas de agua y alimentación segura. (AMERICAECONOMIA, 2013).

En segundo lugar en cuanto a Colombia este canal podría tener beneficios, ya que por un lado se aumentaría el comercio marítimo en la región, teniendo en cuenta que la ruta de este canal esta entre el caribe hacia y el pacifico, en donde Colombia tiene límites marítimos, sin embargo las implicaciones diplomáticas entre el país y Nicaragua no contemplan esta situación en varios puntos, debido al fallo de la Haya en donde Colombia perdió territorio marítimo ante

Nicaragua, con lo cual la construcción de este canal se estaría dando en un territorio que no sería parte de ese país, que de acuerdo a aseveraciones del senador Juan Lozano quien indica que *“la construcción de un canal interoceánico es muy grave para Colombia. Nicaragua va con el acelerador puesto después del fallo de la Haya. Es inquietante cualquier tipo de intervención en el Caribe, porque ello supone que ya están claros los asuntos de delimitación, pero también demuestra que aquí hay una voluntad que tiene que ver con un modelo de intervención el régimen nicaragüense, ellos no son eficientes y no tiene capacidad de ejecución, pero sin importar esto es sin duda un 'campanazo' muy grade para el país”*. (El espectador, 2013).

Del mismo modo la construcción de este canal debe ampliar los horizontes y la perspectiva de este proyecto, puesto que si no hay una declaración oficial por parte de la Corte Internacional de Justicia, referente a la plataforma marítima que perdió el país, este proyecto se debe asumir en el entorno económico y social, de tal forma que es importante que se cuenten con estrategias y alternativas referentes a este proyecto, en una de ellas está la repotenciación de los puertos marítimos, los tienen una gran importancia en el desarrollo de las operaciones comerciales de Colombia. Ya que en la actualidad constituyen, más del 90% de las exportaciones e importaciones que realiza el país se efectúan por esta vía, así mismo el país cuenta con nueve zonas portuarias, siete de ellas en la Costa Caribe: la Guajira, Santa Marta, Ciénaga, Barranquilla, Cartagena, Golfo de Morrosquillo, Urabá y San Andrés, y dos en el Pacífico: Buenaventura y Tumaco. Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, principales puertos del Caribe colombiano, conforman una oferta diversificada tanto en terminales públicos como en privados que compiten entre sí y con otros de la región. (Revistadelogistica, 2014).

Bajo esa perspectiva en el país la DNP ha propuesto varios proyectos con el fin de mejorar la situación portuaria como;

- Diseñar e implementar, para el 2019, un plan regional para el transporte intermodal de mercancías y personas que articule funcionalmente el territorio marino- costero con el continental.

- Consolidar un sistema de integración, manejado por la Autoridad Marítima Nacional, que vincule y estructure los procesos de inspección, certificación, homologación estatutaria relativos a las empresas de servicios asociados a la industria marítima. (DNP, 2007, p.67)

Con relación a los aspectos mencionados se puede identificar que la proyección del país en la situación portuaria evidencia una importante modernización de la infraestructura portuaria, la cual podría generar mayores ingresos al país, y a su vez en caso de construirse el canal de Nicaragua se contaría con la infraestructura suficiente para esa proyección.

## **Conclusiones**

En vista de todos los aspectos mencionados a través del presente documento, se pueden establecer varias conclusiones referentes a los efectos geoestratégicos en la seguridad y soberanía nacional de Colombia generados con el proyecto de construcción del canal interoceánico de Nicaragua que unirá el mar caribe con el océano pacífico, por lo cual se puede concluir que este canal tiene aspectos positivos como negativos, en cuanto a los aspectos positivos del proyecto el



país podría obtener beneficios en las zonas portuarias, ya que las rutas planteadas en el la construcción del canal tienen límites con la plataforma marítima del país, por lo cual podría aumentarse el comercio marítimo, la navegación, y la economía de esa zona marítima del país, por otro lado en cuanto a los aspectos negativos la ruta del canal interoceánico hacia parte de Colombia antes del Fallo de la Haya por parte de la Corte Internacional de Justicia, de tal forma que en los aspectos diplomáticos esta situación podría cambiar si el país, emerge en la lucha por el territorio perdido en la plataforma marítima, lo cual indicaría una problemática para Nicaragua ya que tendría que cambiar la ruta del canal o realizar diálogos con Colombia para la proyección económica de la ruta del canal.

Otro aspecto importante a destacar en las relaciones bilaterales entre Colombia y Nicaragua, es que estas no están en su mejor momento, lo cual indica que la construcción del canal interoceánico se presenta como una amenaza para los intereses de la Nación, puesto que la ruta estratégica de este canal aún está en vilo, ya que la región marítima en la que se plantea el paso de los barcos todavía está en litigio por parte de ambos gobiernos, ya que Colombia todavía está pidiendo la devolución de esta zona marítima por medios diplomáticos internacionales, mientras que Nicaragua también está pidiendo una solución definitiva al fallo de la Haya y no obstante está pidiendo más parte marítima del país.

En cuanto a los escenarios geopolíticos y espacios geoestratégicos, se puede evidenciar que la construcción del canal de Nicaragua, está planeada para el 2019, sobre una proyección económica que en mencionados casos sería del doble del PIB para ese país, y a su vez se constituiría como el canal más moderno, que contribuiría al desarrollo de Centro América y a la

integración operativa y de infraestructura de la región, impulsando los beneficios de la Unión Aduanera de Centroamérica, el Acuerdo Centro Americano de Libre Comercio con EUA, el comercio interregional en las Américas y el futuro acuerdo comercial de Centro América con la Unión Europea, (GCN, 2006) aspectos que podrían ser de gran importancia para Colombia ya que estas implicaciones regionales permitirían que el país abordara una mayor economía en las zonas del Caribe, teniendo en cuenta que los espacios marítimos del país estarían alrededor de la ruta, por lo cual sería indispensable la modernización portuaria y de infraestructura marítima, para beneficiar económica y socialmente esas regiones estratégicas en las que se planea la ruta del canal interoceánico.

De otra parte en cuanto a la labor que debe desarrollar la Armada Nacional para el control y vigilancia del pacífico y caribe colombiano para garantizar sus intereses y desarrollo del país, es importante que se creen planes y estrategias que permitan salvaguardar esa región del país, teniendo en cuenta que con el aumento del comercio marítimo se pueden presentar diversas situaciones entre ellas, narcotráfico, contrabando, tráfico ilegal entre otras, por lo tanto la Armada Nacional como institución garante de los intereses marítimos del país, debe ser pionera en la implementación de estrategias de seguridad, que puedan garantizar la soberanía nacional, y la seguridad de esas zonas marítimas, así mismo cabe resaltar que organizaciones institucionales como la DIMAR y entidades privadas deben incluir en sus planes de desarrollo marítimo, la actuación de Armada Nacional, con la cual se deben crear planes conjuntos que puedan contribuir al bienestar del país, y en especial al sector marítimo en el que plantea desarrollar la ruta del canal interoceánico.

Por último la estrategia del país con relación a construcción del canal interoceánico de Nicaragua, se debe enfocar en dos variables, la primera en considerar un posible fallo a favor de Colombia por parte de la CIJ lo cual significaría que el país tendría que aumentar y mejorar todas las zonas marítimas en las que este proyecto se planea, la segunda si la CIJ u otros organismos internacionales le concedieran definitivamente a Nicaragua el territorio marítimo que se le concedió en la Haya, por consiguiente en ese escenario el país tendrá que empezar a dirigir sus esfuerzos en la modernización portuaria y en la consecución de estrategias económicas y sociales para obtener beneficios con la construcción del canal de Nicaragua, teniendo en cuenta la importancia que traería ese proyecto para el sector marítimo. En resumidas cuentas en ambas variables el país tendría que asumir una posición económica y social, ya que la construcción de este canal implicaría una mayor comercialización por las zonas marítimas en las que Colombia tiene jurisdicción, y que perfilaría al país como un centro clave en las operaciones portuarias de Latinoamérica.

## Referencias

- AMERICA ECONOMIA. (2013). Ambientalistas se oponen a construcción de canal interoceánico en Nicaragua. Recuperado de internet en: <http://www.americaeconomia.com/negocios-industrias/ambientalistas-se-oponen-construccion-de-canal-interoceanico-en-nicaragua>. Consultado el 12 de Julio de 2014.
- Arrieta, O. (2009). El Canal de Panamá, su importancia en el comercio marítimo mundial actual. En: Protocolo, sección comercio y negocios. España. Recuperado de internet en: [www.protocolo.com.mx/comercio-y-negocios-/el-canal-de-panama-su-importancia-en-el-comercio-maritimo-mundial-actual/](http://www.protocolo.com.mx/comercio-y-negocios-/el-canal-de-panama-su-importancia-en-el-comercio-maritimo-mundial-actual/). Consultado el 16 de Mayo de 2014.
- Arvajal G, Nariño A, Ospina A. (2004). Regulación colombiana respecto a la protección del medio ambiente en cuanto a siniestros marítimos. Departamento de Sociología y Política Jurídica. Bogotá. p. 22.
- Cancillería Nicaragua. (2004). Capítulo I Soberanía, Territorio y Asuntos jurídicos internacionales. p.43.
- CCO. (2007). Política Nacional del Océano y los espacios Costeros. Litoflash. Santa Marta.p.56.

COLOMBIA. Decreto 1874 de 1979 diario oficial no. 35319 de 1 de agosto de 1979. Por el cual se crea el Cuerpo de Guardacostas y se dictan otras disposiciones. Ministerio De Defensa Nacional.

CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 658 de 2001 Diario Oficial No. 44.461 de 20 de junio de 2001 Por la cual se regula la actividad marítima y fluvial de practica como servicio público en las áreas Marítimas y Fluviales de jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional.

Contecar. (2014). Reto y oportunidad. Recuperado de internet en: <http://cisne.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/195DA6EDCBABDB1D052575D2006E56F6>. Consultado el 19 de Mayo de 2014.

CONVENCIÓN DE GINEBRA. Sobre la plataforma continental, de 29 de abril de 1958.

Corte Internacional de Justicia. Controversia territorial y marítima (Nicaragua c. Colombia) 19 de noviembre de 2012.

Delgado, M Y Castillo, R. (2014). Asociación marítima universitaria Mare Nostrum. Recuperado de internet en: <http://www.angelfire.com/mt2/nostrum/competencia.html>. Consultado el 10 de Julio de 2014.

DIMAR. (2014). Jurisdicción. Recuperado de internet en: <http://www.dimar.mil.co/content/jurisdicci%C3%B3n>. Consultado el 10 de Julio de 2014.

DNP. (2007). Visión Colombia II Centenario 2019. Aprovechar el territorio marino-costero en forma eficiente y sostenible. Bogotá. ISBN: 958-8025-80-3.p.100.

El espectador. (2013). Es muy grave para Colombia la construcción de un canal interoceánico en el Caribe. Recuperado de internet en:<http://www.elespectador.com/noticias/actualidad/muy-grave-colombia-construccion-de-un-canal-interoceani-articulo-427743>. Consultado el 12 de Julio de 2014.

El tiempo. (2013). Nicaragua vuelve a demandar a Colombia ante La Haya. Recuperado de internet en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-13065818>. Consultado el 6 de Julio de 2014.

Gallego, C. (2013). Alcance geopolítico de la delimitación fronteriza marítima fijada entre Nicaragua y Colombia por la corte internacional de justicia en noviembre de 2012. Universidad Nacional de Educación a Distancia-UNED (Madrid, España). Vol. 4. No. 43. ISSN: 2173-1276. P.266-282.

GAVIRIA, L. Nuestro archipiélago de San Andrés y la Mosquita colombiana. Bogotá: Academia Colombiana de Historia, 1984.p.378.

GCN. (2006). Perfil del Proyecto. Gobierno de Nicaragua. Comisión de Trabajo Gran Canal. p.76.

Marmolejo, S. (2012). Efectos económicos y sociales del fallo de La Haya. Recuperado de internet en: <http://www.extranoticias.com.co/index.php/colombia/item/4517-efectos-econ%C3%B3micos-y-sociales-del-fallo-de-la-haya>. Consultado el 6 de Julio de 2014.

Ministerio de Defensa Nacional, Armada Nacional, Dirección General Marítima. Resolución No. 0825 de 1994 (27 DICIEMBRE 1994) Por la cual se fijan los límites de jurisdicción de las Capitanías de Puerto.

Pasaporte Colombiano. (2007). Documento| Tratado Esguerra Barcenás. Recuperado de internet en: <http://pasaportecolombiano.wordpress.com/2007/12/13/documento-tratado-esguerra-barcen%C3%A1s/>. Consultado el 3 de Julio de 2014.

Presidencia De La República de Colombia. Decreto 2349 de 1971 diario oficial no. 33.519 de 15 de febrero de 1972.

Presidencia De La República de Colombia. Decreto 3183 del 3 de diciembre 1952.

Presidente De La República De Colombia. Decreto número 2324 de 1984 por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima y Portuaria.

Revistadelogistica. (2014). Los puertos marítimos colombianos se la juegan por la infraestructura. Recuperado de internet en:[http://www.revistadelogistica.com/Puertosmaritimoscolombianos\\_n1.asp](http://www.revistadelogistica.com/Puertosmaritimoscolombianos_n1.asp). Consultado el 13 de Julio de 2014.

Rojas y Cabezas. (2014) Espacios marítimos Comité Oceanográfico Nacional. Chile. Recuperado de internet en: [http://www.cona.cl/publicaciones/geologia\\_marina/1.pdf](http://www.cona.cl/publicaciones/geologia_marina/1.pdf). Consultado el 11 de Julio de 2014.

Semana. (2012). Colombia pierde una rica porción en mar territorial. Recuperado de internet en: <http://www.semana.com/nacion/articulo/colombia-pierde-rica-porcion-mar-territorial/268083-3>. Consultado el 6 de Julio de 2014.

Valle, B. (2009). Diferendo Marítimo y Territorial Nicaragua Colombia. Universidad Libre de Colombia. Cartagena. p.36.

XINHUA. (2013). Canal Interoceánico traerá beneficios a Nicaragua, asegura empresario. Recuperado de internet en: <http://espanol.cri.cn/782/2013/06/09/1s280972.htm>. Consultado el 12 de Julio de 2014.



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



057439