

CAPÍTULO II

EL PODER MARÍTIMO COMO SOPORTE A LA ECONOMÍA NACIONAL¹

LUIS H. OSORIO DUSSÁN*

El Poder Marítimo es la capacidad de usar el mar. Ello puede resultar sumamente beneficioso para un Estado en términos económicos, a través de la protección de los elementos de la economía, y de la proyección o amenaza de la fuerza contra sus oponentes.

(Calm UK John Richard Hill, citado por Eri Solís Oyarzún)

1. INTRODUCCIÓN

Colombia es un país rico en recursos renovables y no renovables, presenta ingentes bondades y ventajas competitivas otorgadas por su ubicación geoestratégica en la zona ecuatorial, bañada por dos océanos y una exuberante red fluvial, campos, montañas, selvas, corales, manglares que conforman múltiples ecosistemas. Cerca de la mitad del territorio nacional colombiano corresponde a superficie marítima² donde sus

1 Este capítulo es resultado del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, del Departamento Armada de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Hace parte del Grupo “Masa Crítica”, identificado con código COL123-247 en Colciencias y categorizado en “C”.

2 El territorio nacional colombiano está en el nordeste suramericano, en la zona tórrida e intertropical, tiene una superficie total de 2.070.408 km² siendo la superficie marítima del mar Caribe y océano Pacífico colombianos de 928.660 km² (44,8%).

* Capitán de Navío de la Reserva Activa. Economista, Especialista en Preparación y Evaluación de Proyectos de Inversión, Magister en Seguridad y Defensa Nacionales, Docente-Investigador en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Correo electrónico: proyosorio@yahoo.es.

recursos naturales actuales y potenciales son significativos para el futuro generacional. Más aún, las regiones insulares y costeras que representan un patrimonio marítimo estratégico vital, otrora agredido y afectado en su espacio territorial y marítimo³, verbo y gracia por la Corte Internacional de Justicia que profirió un fallo adverso en noviembre de 2012 mediante el cual le fueron cuestionados cerca de 75.000 kilómetros cuadrados de espacio marítimo al Estado colombiano. No siendo suficiente lo anterior proceden con nuevas demandas contra el país buscando áreas donde subyacen importantes recursos naturales y otros activos estratégicos. Todo esto materializa una amenaza real a la integridad territorial. Al igual que los océanos del planeta, el espacio azul colombiano también es objeto de otras nuevas amenazas globales (Mejía & Ardila, 2017) causadas por el hombre y la naturaleza (factores de desestabilización). Es competencia del Estado e instituciones pertinentes, entre ellas la Armada Nacional, mitigar los riesgos y las amenazas. Es menester dar estricto cumplimiento a convenios, tratados, acuerdos internacionales y normas constitucionales en materia de protección y seguridad del espacio marítimo y también siguiendo la naturaleza organizacional, propender por el cuidado, protección y seguridad de los mares, ríos y espacios costeros. Le corresponde a quienes constituyen el *Poder Marítimo* nacional afrontar los riesgos en beneficio y protección de la riqueza marina y así permitir que su aporte beneficie de manera sostenible al desarrollo económico nacional. Al seguir ciertos apartes de la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (en adelante PNOEC), las oportunidades y dinámicas comerciales, industriales y científicas del mar Caribe y la cuenca del Pacífico se constituyen como ejes de desarrollo estratégicos para el país (CCO, 2017) donde se proyectan nuevos enfoques de trabajo como los derivados de la *Economía Azul* (Pauli, 2011) y las acciones necesarias para garantizar la seguridad integral marítima. Por fortuna, en los últimos tiempos se ha visto un constructo de conciencia

3 María Cristina Bernat de Bonilla, docente de la Pontificia Universidad Javeriana en su escrito investigativo, "Colombia ha perdido casi la mitad de su territorio" publicado en Vanguardia.com, hace referencia a la pérdida de territorios colombianos en la época republicana, refiere el caso de Los Monjes con Venezuela, a la pérdida territorial con Perú (1911, 1922 Y 1932), con Ecuador (1916), con Brasil donde Vásquez Cobo en tratado de 1907 otorgó a Brasil los territorios quitados a Colombia anteriormente, la dolorosa separación de Panamá en 1903 y protocolizada en 1924, y finalmente el proceso de pérdida de interés político por la Mosquitia que llevó a la firma del tratado Esquerro-Bárceñas de 1928, (del autor), lo cual desencadenó la vocación expansionista nicaragüense y la pérdida cercana a 75.000 Kms2 de mar en 2012 y aún no finaliza su impetuoso deseo de obtener mayor extensión a costa del espacio marítimo colombiano. Recuperado de: <http://www.vanguardia.com/actualidad/colombia/184808-colombia-ha-perdido-casi-la-mitad-de-su-territorio>

marítima al vislumbrar las ingentes problemáticas que se ciernen en torno a la soberanía marítima y también ante las oportunidades allí presentes que apalancarían el desarrollo económico nacional. En este escrito se presenta una divulgación del conocimiento sobre la necesidad que tiene el Estado en proteger los recursos económicos teniendo como base la importancia que presenta la economía como promotora del desarrollo y como elemento dinamizador en la sociedad para proporcionar seguridad, bienestar a su población y sentar las bases de la producción nacional.

Por tal motivo, se evidencia la paradoja entre la riqueza natural y la pobreza social en los litorales colombianos, la falta de protección a los espacios marítimos, costeros, insulares y fluviales y por último, se describen los *Intereses Marítimos Nacionales* en el contexto de la protección a la economía por parte del Poder Marítimo.

2. PARADOJA DE LA RIQUEZA EN LOS LITORALES COLOMBIANOS: SECTORES Y FACTORES DE LA ECONOMÍA

2.1. Caracterización de las regiones Caribe y Pacífico en el contexto nacional

El Banco Mundial registró para Colombia una producción nacional⁴ (2016) correspondiente a un país en vía de desarrollo con potencialidades, pero con sensibles carencias y altos índices de pobreza, pese a las grandes oportunidades y riquezas de sus gentes y territorios, lo cual resulta ser una paradoja. Los extensos territorios marítimos son depositarios de recursos naturales de potencial riqueza nacional, además según el Departamento Nacional de Estadísticas (Dane) los departamentos costeros e insulares del Caribe y Pacífico colombianos aportan más de la cuarta parte al total del PIB nacional⁵, sin embargo estas regiones tienen la población con los

4 El Banco Mundial reúne las cifras de crecimiento del PIB, donde el valor mundial de la producción estimada en 2016 fue de US \$ 75,554 billones, el de América Latina y el Caribe de US \$ 5,201 billones, China registró US \$ 11,199 billones, Estados Unidos US \$ 18,569 billones, México US\$ 1,046 billones, Brasil US\$ 1,796 billones, Argentina US \$ 545 mil millones mientras que Colombia registró un valor de US \$ 282,4 mil millones. Recuperado de: <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.CD>

5 El Departamento Nacional de Estadística (Dane) en el Boletín técnico (2 junio 2017) de las Cuentas Departamentales de Colombia PIB 2016 da cuenta que la participación porcentual de los Departamentos costeros e insulares (excluido Antioquia) es del 26,5% del PIB, (Crecimiento nacional 2016 fue del 2% respecto año anterior). Para 2017 se estima que la

mayores índices de pobreza del país (Dane, 2017, p. 25); para 2016 las tasas de incidencia de pobreza multidimensional- IPM más altas se presentaron en las regiones Pacífico y Caribe, la primera con 33,2% y la segunda con 26,4%, cuando el promedio nacional registró un 17,8%.

Toda sociedad se soporta en una base económica activada por el trabajo del hombre quien produce los bienes y servicios para el consumo, de hecho, en retribución a su trabajo percibe un salario que le permite superar las necesidades básicas, ahorrar e invertir, dicho ingreso *per cápita* también lo ubica en un nivel adecuado y relativo dentro de la escala de pobreza-riqueza reflejado en las unidades de consumo, regiones y países. Los factores de producción representan aquellos recursos escasos que una unidad económica (empresa o persona) utiliza para crear y producir otros bienes y servicios; la capacidad humana anima y conduce el *trabajo* de las unidades económicas, quien organiza y ejecuta la producción, la población ocupada se vale de riquezas y elementos que la misma naturaleza provee, los *recursos naturales* (suelos cultivables, bosques, yacimientos minerales, recursos hídricos, etc.) que con *el capital* (máquinas, equipos, fábricas, bodegas, herramientas, transporte, etc.) y la capacidad tecnológica permiten el mayor aprovechamiento de las materias primas y fuentes de energía para generar producción; nuevos medios productivos y nuevas tendencias en materia de tecnología de la información consideran como otros factores *el entorno tecnológico y la capacidad empresarial*, elementos complementarios a la combinación de los factores con que se busca mayor eficiencia en la producción y por ende la obtención de mayor utilidad empresarial. Cada factor es generador de una contraprestación o retorno; el trabajo genera un salario, la tierra una renta y el capital ganancias o beneficios (Banrepública, 2015).

De este modo, siguiendo un estudio sobre el mercado laboral en Colombia durante el año 2016 el Dane dio cuenta que el desempleo ha oscilado entre 8,5 y 12% en la última década; en las principales ciudades de la región Caribe la tasa de informalidad⁶ durante 2015 estuvo entre el 55 y

participación de aporte sea el 28,5% https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/pib/departamentales/B_2005/Bol_dptal_2016preliminar.pdf

6 La economía informal corresponde a las actividades productivas fuera de la norma, sin control estatal (contable, fiscal, sanitario, etc.); en Colombia se refleja en el servicio doméstico no declarado, en la venta ambulante de mercancía (gran parte de contrabando o ilícita). La economía informal o irregular forma parte de la economía subterránea e ilegal como la facturación falsa, el tráfico de drogas, microtráfico, venta de muebles y utensilios hurtados, el tráfico de armas, la prostitución, el blanqueo de capitales, entre varios.

65% mientras que en la región Pacífico mostró en sus principales ciudades la informalidad entre 48 y 60%, a nivel nacional el estimado fue de un 49%; así mismo, las cifras al finalizar 2016 según se muestra en la (Tabla 1), dan cuenta que el alto subempleo, la desocupación y la baja remuneración regional per cápita es un desincentivo al desarrollo y progreso regional pese al aporte de riqueza que da a la nación. La informalidad en Colombia evidencia la incapacidad del sector formal de generar suficientes empleos y quienes participan en ella tienen la finalidad primordial de crear sus empleos y derivar ingresos, y pese a considerarse una situación ocasional en el mercado laboral su presencia en las últimas décadas es evidencia de un problema de carácter estructural.

Tabla 1. Situación socioeconómica comparada por Regiones (2016)

| Variables | Región Caribe | Región Pacífico | Bogotá DC. |
|---|---------------|-----------------|------------|
| Población Total (en millón.) | 10,6 | 8,4 | 8,1 |
| Población ocupada (en millón.) | 4,5 | 3,9 | 4,0 |
| Subempleo (en millón.) | 2,3 | 2,3 | 1,0 |
| Desocupación (en miles) | 412 | 445 | 500 |
| Participación población con edad para trabajar (%) | 77 | 80 | 82 |
| Participación Subempleo (%) | 27,5 | 34,2 | 22,7 |
| PIB Regional (En miles de millones de COL\$) | 129.056 | 116.585 | 221.756 |
| Participación PIB en Nacional (%) | 15 | 13,5 | 25,7 |
| PIB por habitante año (En millones de COL\$ - rango)* | 8,2 – 8,7 | 7,3 – 13,3 | 27,7 |

*San Andrés y Providencia presenta un ingreso per cápita anual de COL\$ 17,4 millones.

Nota. Elaboración propia con base en Cuentas departamentales y la Gran Encuesta Integrada de Hogares presentadas por el Dane 2016 En :<http://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-departamentales> y <http://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/por-regiones>

Desde otro ángulo, Colombia ocupa el puesto 61 en el Índice General de Competitividad Global – IGC (Consejo Nacional de Competitividad, 2017, p.14) presentando grandes retos en materia institucional, salud y educación, (El primer país en Latinoamérica es Chile y ocupa el puesto 33); la falta de incentivos al desarrollo e innovación, la inequidad en los sistemas de protección y la segmentación del mercado laboral ha traído consigo

salarios y beneficios diferenciales. La riqueza de los recursos naturales en las regiones litorales colombianas es ilimitada, infortunadamente en lo económico ha estado restringida a la producción extractiva de recursos mineros, agropecuarios, pesqueros y forestales no solo para el consumo doméstico sino para la exportación en bruto hacia los países desarrollados quienes transforman esa materia prima, producen bienes de capital y finales generando valor agregado y obteniendo mayores ganancias, bienes finales que paradójicamente luego retornan para consumo a nuestro flujo económico (Arias, 2012, p.71).

La apertura económica, la globalización, los tratados comerciales entre varios aspectos, ha obligado que se presente un viraje en las políticas públicas respecto a las decisiones de inversión privada orientada a un esfuerzo desde el interior del país hacia las costas y vías fluviales, fortaleciendo las vías de comunicación y los puertos, de igual modo el capital doméstico y foráneo han buscado establecer su actividad empresarial en las costas donde la movilidad, el flujo de las materias primas y los productos terminados tienen un menor costo logístico especialmente en las relaciones del comercio exterior. En los tres últimos lustros el país ha avanzado significativamente en el desarrollo de obras de infraestructura (proyectos de vías, puertos aéreos, fluviales y marítimos), para hacer del país más competitivo; en 2016 ocupó el puesto 15 en infraestructura dentro de la región de Latinoamérica (ALC), según el Índice de Desempeño Logístico (Consejo Privado de Competitividad), se prevé que al finalizar el desarrollo de las autopistas y conexiones viales (llamadas 4G, con inversión de COL\$ 70 billones – equivalente a USD 23.000 millones) el país ocupará el tercer puesto a la par con México, Brasil o Chile (Dinero, 2017).

La pesca es un recurso importante para la comunidad litoral, no obstante los recursos de pesca y acuicultura que podrían ser significativos no lo son⁷, que pese a la extensión marítima solo aporta un 0,17% de PIB, con alrededor de 1,43 millones de personas vinculadas a actividades relacionadas empero el 78% devenga menos de un salario mínimo legal (alrededor de USD 2.950 anual o USD 8,2 diarios) (Minagricultura,

7 Colombia ocupa el puesto 81 en pesca y 72 en acuicultura sobre 229 países (FAO, 2012), no solo por el limitado desarrollo del sector sino por condiciones bioecológicas y geográficas. Así, comparando con Perú que produce 4,5 millones de toneladas – Colombia captura solo el 5% del resultado en Perú. Recuperado de: http://aunap.gov.co/wp-content/uploads/2016/05/Pesca_en_cifras.pdf, p.2

2015,p.22), la pesca representó cerca de 70.000 toneladas/año en 2013 y 48.000 en 2014, siendo el 90% captura marina, la mayoría en el océano Pacífico y solo el 5% en el Caribe, adicionalmente la acuicultura representó 88.000 toneladas/año cifra que se ha ido incrementando anualmente (Ocde, 2016, p.10), cabe anotar que según la Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca - Aunap y FAO Colombia importa un 52% más de lo que exporta y consume en promedio 4,73 kilos-año de pescado (España 38 kg., Japón 54 kg. y en ALC Argentina 18 kg.) (Min agricultura, 2015, p.24).

2.2. Riqueza económica y pobreza social: una visión hacia los litorales

Según el Fondo Mundial para la Naturaleza (World Wildlife Fund – WWF) en el informe “Reviviendo la economía del océano: la necesidad de actuar (2015)”, elaborado en colaboración con el Instituto de Cambio Global de la Universidad de Queensland y The Boston Consulting Group (BCG), determina que el valor estimado de los principales activos de los océanos es de USD 24 billones en sus activos claves, además de 2,5 billones anuales de producción (correspondería a la séptima economía mundial, la primera es Estados Unidos con USD 18 billones, la de Colombia es USD 282 mil millones), no obstante, la perspectiva económica de los océanos, también hace referencia a las amenazas que se ciernen sobre ellos llevándolos a un colapso ecológico en la medida en que los recursos y riquezas se sigan degradando rápidamente; además el informe adiciona que dos terceras partes del valor anual está en función de la salud de los ecosistemas de donde depende la supervivencia de millones de pobladores globales; la presencia de las amenazas como la inadecuada explotación pesquera, la destrucción de ecosistemas, manglares y corales, el aumento de la población humana y la contaminación en todas sus formas, evidencian la importancia de la salud de los mares con relación a la economía oceánica convirtiéndose en máxima prioridad global y de los Estados (WWF, 2015). Muy acertadamente la PNOEC en el propósito de conducir al país hacia una Potencia Media Oceánica asocia elementos tales como la posición oceánica y marítima, la voluntad política de *Poder Marítimo* y el desarrollo de los Intereses marítimos Nacionales (IMN); y para instrumentalizar dicho propósito de manera cuantitativa y comparada, considera otras variables como el Índice de Salud de los Océanos, el Índice de Desarrollo Humano y el Índice ElCano (Colombia ocupa el puesto 43 entre 90 países, donde se incluyen las dimensiones Económica, Militar y Blanda) (CCO, 2017, p.67); estas variables tienen una cercana relación con el informe previo de la WWF.

Dentro de los 17 objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas, el primero se refiere a poner *fin a la pobreza mundial* y el décimo cuarto *conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible*. El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) en su informe de 2014 da a conocer que 1.200 millones (16,5%) de personas en el mundo viven con USD 1,25 dólares o menos al día y casi 1.500 millones (20,8%) de personas de 91 países en desarrollo están al borde de la pobreza.

En Colombia de una población de 48 millones el 20.2% se encuentra dentro del índice de pobreza extrema (PNUD, 2015). La región Caribe con 10.6 millones de habitantes es decir el 21.5% de la población nacional, con índice de pobreza- IPM de 31,2%, pero con 2.3 millones en estado de “pobreza extrema”, 4.5 millones de personas con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), aunque el indicador se ha reducido en los últimos veinte años de 63,6% al 33,4% (2015) debido al avance de la producción en la región, pero aún el reto a superar es mayor. (Aguilera & otros, 2017, p.11). La participación de la producción en la región Caribe en 2016 en el sector terciario o de servicios (48,8%) superó al sector industrial (26,2%) y al sector primario o extractivo (15,1%) (Aguilera et al., 2017, p.39), la dinámica en la educación, salud, servicios empresariales, comercio y hoteles, la industria y construcción, así como la extracción minera han sido los principales aportantes a las cifras. La región de la costa Pacífica con 8,9 millones de habitantes cerca del 17,2 % nacional, con un índice de pobreza IPM del 33,8% (sin incluir Valle del Cauca) supera la media nacional (Nacional 20,2% y Bogotá 4,7%), la mayoría de privaciones sociales de la región son más altas que las prevalentes en el orden nacional (educación, calidad de empleo, salud, déficit cualitativo y cuantitativo de vivienda y servicios públicos) (Galvis, Moyano & Alba, 2016, p.24); presenta un índice de analfabetismo del 11,9%, mortalidad infantil del 34,6% en subregión litoral y 13,7% en subregión andina, municipios hasta con 99 por ciento de pobreza extrema rural, el ingreso promedio es 37% menos que el nacional, la ruralidad, la difícil geografía y clima, y la debilidad institucional son retos que afronta la política pública para romper el esquema de las “trampas de la pobreza” (p.2) en la región, lo cual influye de modo negativo en el desempeño socioeconómico, en el uso de los recursos naturales y en la seguridad. La región presenta un importante contraste entre los municipios de litoral y los municipios andinos.

Para el Caribe y Pacífico la presencia de empresas productivas son sinónimo de las tendencias hacia un mejor panorama de mejoramiento en muchos indicadores negativos presentados. Para el año 2014 mediante un inventario de las empresas establecidas en la región Caribe se presentaron cerca de 445 empresas cuyas ventas ascendieron a los COL\$ 81,6 billones, con activos de COL\$ 263.000 millones y utilidades cercanas a los COL\$ 624.000 millones; en igual forma la región Pacífico estaba representada por cerca de 517 empresas, cuyas ventas fueron de COL\$ 70,5 billones, con activos estimados a COL\$160.000 millones y utilidades que llegaron a los COL\$ 3,2 billones (Dinero, 2015).

En las últimas dos décadas la región Caribe colombiana redujo la pobreza monetaria de dos a un tercio de la población, para 2015 las cifras siguen siendo altas (23%) y diferenciales en los departamentos presentando un gran reto frente a los indicadores de desarrollo humano (Kalmanovich, 2017), no obstante la región Caribe ha tenido resultados positivos en el periodo, el crecimiento promedio anual de la producción regional (3.7%) ha superado el promedio nacional (3.4%), gracias al aprovechamiento de su ubicación estratégica, de contar con una amplia zona portuaria, una variedad de los productos de exportación diferentes al petróleo, además de las ventajas que otorga la cadena petroquímica y la entrada en operación refinería más moderna de ALC (Refinería de Cartagena -Reficar); igualmente, cabe destacar la producción en la minería, el desarrollo de la construcción, la reactivación del turismo y la capacidad logística y portuaria (transita más del 60% de la carga contenerizada nacional), a ello se suma la presencia del principal astillero colombiano y los nuevos descubrimientos gasíferos *offshore* en el Caribe, con reservas probadas de 4,4 terapis cúbicos de gas natural, lo que le garantiza un abastecimiento hasta el 2027 (Dinero, 2017). Si bien es cierto el impulso económico en la región, sus resultados proceden de las ciudades principales o proyectos específicos como la industria petroquímica en Cartagena, el turismo en San Andrés y Providencia, los servicios portuarios en Santa Marta y Cartagena, los proyectos mineros en la Guajira y Cesar o de Ecopetrol en *offshore* de gas, entre otros, y no de manera ecuánime, hay una la desigualdad a nivel de los departamentos y municipios especialmente los de mayor presencia rural cuyas inversiones e ingresos institucionales son menores.

La región Pacífica presenta ingentes oportunidades, aunque de manera diferencial respecto a la región Caribe debido a consideraciones

geográficas, demográficas, ecológicas y económicas. Las riquezas del Pacífico colombiano se han visto bajo la óptica de las potencialidades y oportunidades convirtiéndose en una larga espera para mostrar resultados presentes, la riqueza de la región Pacífica colombiana contempla una de las mayores expensas en biodiversidad del planeta y la WWF considera que es uno de los 17 sitios prioritarios para la conservación en el mundo, la región representa al país como una visión geoestratégica hacia grandes economías globales (China, Japón, etc.), además de la Alianza Pacífico⁸, su proyección al APEC (Foro de Cooperación Económica de Asia y el Pacífico)⁹, al Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico – PBEC ya que Colombia pertenece a las 20 economías sobre la cuenca del Pacífico, finalmente adquiere relevancia en el futuro del Tratado Transpacífico -TTP ante la ausencia de los EE.UU. y la posible incorporación de China, lo cual permitiría aprovechar las ventajas comparativas locales y los encadenamientos productivos. Por su parte, teniendo en cuenta que la región solo cuenta con conectividad vial pavimentada al mar en las vías Cali- Buenaventura y Pasto-Tumaco, se utilizan en mayor medida las comunicaciones fluvial y marítima que confluyen en la mayoría de los casos al área de Buenaventura que pasa a ser despensa, fuente de insumos y materiales, centro administrativo, concentrador de servicios de provisión pública orientada hacia la ciudad de Cali, y esas consideraciones en menor medida se aprecian en el municipio de Quibdó orientada hacia el departamento de Antioquia; el Pacífico cuenta con una gran riqueza natural y de biodiversidad, con gran variedad de riqueza ecológica, hidrográfica, minera y forestal. La heterogeneidad de la región del Pacífico colombiano ha dado como resultado una falta de articulación de políticas, integración de las comunidades y equidad en el desarrollo y distribución de rentas, sumado a la limitación de inversiones, los bajos niveles de representatividad y gestión de proyectos comunitarios, el bajo acceso a la educación, el narcotráfico como resultado a la falta de control estatal y la dinámica de violencia y costos de oportunidad que

8 La Alianza del Pacífico es un mecanismo de integración regional conformado por Colombia, Chile, México y Perú, constituido en abril de 2011 y formalizado el 6 de junio de 2012. Presenta en conjunto un PIB (nominal) Puesto 8º mundial, con USD 2 23 billones y perca pita de USD; 10 703 USD. Recuperado de : <https://alianzapacifico.net/>

9 Algunas cifras que respaldan la importancia de la APEC: La extensión territorial de sus miembros equivale al 32% de la superficie terrestre, su población representa el 40% de la población mundial de la cual el 20% se ubica en China y Hong Kong (2700 millones de habitantes), sus economías representan aproximadamente el 55% del PIB mundial, el crecimiento PIB (2000-10) oscila entre 6,6% y 10,5, mientras el PIB mundial en el mismo periodo 1,5 y 4,1%. Recuperado de <https://www.icesi.edu.co/icecomex/images/stories/pdfs/luis%20javier%20escalante.pdf>

de esto deriva. La integración de las comunidades permite potenciar el progreso regional, se adelanta en la medida en que los aspectos técnicos y de inversión pública y privada (APPs) sean factibles.

La potencialidad en el progreso de las regiones y del país procede de modo importante en el desarrollo de los proyectos del plan estratégico en el sector del transporte del país cuyo objetivo es el Plan Maestro de Transporte Intermodal¹⁰ (PMTI) 2015-2035, orientado a organizar de forma eficiente el crecimiento del país, mediante una red de infraestructura para conectar a todas las regiones, busca conectar con la red de infraestructura a todo el territorio nacional en el lapso de dos décadas que deberá finalizarse en el 2035. Los beneficios implícitos que trae el Plan Maestro radican en el apoyo al Comercio Exterior, impulso al Desarrollo Regional e Integración territorial, aumentaría la presencia del Estado en todo el país, se tiene previsto destinar COL\$70 billones (USD 23.300 millones), para sacar adelante un gran número de proyectos, portuarios, aeroportuarios, ferroviarios y viales, como las Autopistas 4G. El PMTI en cifras contempla 101 proyectos de Red Básica que representan más de 12.500 km, 52 proyectos de la Red de Integración que equivalen a casi 7.000 km, 5 vías intervenidas de Red Férrea, para más de 1.600 km, 8 ríos intervenidos de la Red Fluvial por más de 5.000 km, 31 intervenciones adicionales en aeropuertos y obras de dragado para el desarrollo de puertos. La red de infraestructura que conectará las 18 principales ciudades-regiones del país, promueven las conexiones intermodales con las fronteras y los puertos del Caribe y el Pacífico.

La multimodalidad es una necesidad global que dinamiza los flujos de bienes primarios o finales en el escenario marítimo del comercio internacional, la disposición de carga, las rutas comerciales, la disminución de tiempos y costos son determinantes para el desarrollo e impacto en los países cuyas ventajas comparativas de ubicación y capacidad participan en el ingente negocio del comercio internacional y estratégicamente en el dominio de las rutas y espacios potencialmente ricos en recursos según los intereses de cada nación. La interconexión vial del país y las regiones confluyen en un proceso de integración y acceso a las oportunidades

10 El Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) “es un propósito del Estado colombiano para organizar en forma eficiente y estratégica el crecimiento del país, mediante de una red de infraestructura que logre conectar a las ciudades, las regiones, las fronteras y los puertos, priorizando los proyectos que mayor impacto tendrán para la economía nacional”. Recuperado de: https://www.researchgate.net/publication/301691372_Plan_Maestro_de_Transporte_Intermodal_Colombia_2016

sociales, económicas y de seguridad, teniendo como base las grandes potencialidades de brinda la condición bioceánica y geoestratégica nacional, donde el desarrollo de las regiones litorales tiene la posibilidad de superar los retos impuestos por las difíciles condiciones socioeconómicas.

2.3. Hacia una Economía Azul en Colombia

La ciencia económica encontró un modelo para generar iniciativas y proyectos desde una perspectiva sostenible, no obstante al referir la *Economía Azul* se ha pensado que es una actividad directa e inmediata con la economía alrededor de los océanos y los espacios acuíferos pero tal consideración tiene una mayor trascendencia; el belga Gunter Pauli quien propuso dicho modelo, apoyado por el Gobierno japonés, fundó la Zero Emissions Research Initiative en la United Nations University – Zeri en Tokio (1994), cuyo objeto ha sido crear una red global de intercambio de ideas científicas e innovadoras para dar soluciones sostenibles inspiradas en la naturaleza en torno a los problemas de nuestra sociedad y lo realizan enmarcados en modelos macroeconómicos y de negocios que respondan a las necesidades básicas de la sociedad y con recursos localmente disponibles (Banrepública, 2015). Sin embargo, el chileno Adolfo Alviar en su presentación “*Economía Azul: una revisión en el marco de nuevas tendencias en Economía*”, hace referencia a las crisis multidimensionales de la economía y previo a mostrar la *Economía Azul* de Pauli expone la “Estrategia del océano azul” cuyos principios del océano azul radican en la creación de nuevos espacios de consumo, centrarse en la idea de lo global y no en los números, ir más allá de la demanda existente y asegurar la viabilidad comercial del océano azul (Alviar, 2015).

En Colombia se trabaja desde 1995 el modelo de *Economía Azul* en el programa liderado por el Centro Nacional de Investigación de Café de la Federación Nacional de Cafeteros, con proyectos constructivos de la guadua o bambú apoyados por la Cámara de Comercio de Manizales y proyectos de autosuficiencia de agua, alimentos y energía en el Centro experimental las Gaviotas; adicionalmente con la realización en mayo de 2017 del Tercer Congreso Internacional en Biodiversidad con presencia de Gunter Pauli, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, consideró importante generar conciencia en Colombia sobre la relación entre los mares y la agricultura, “de la conexión que existe entre lo que hacemos en tierra y cómo afecta o protege al mar” (Semana Sostenible, 2017).

La *Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros* proyectada al 2030 en un aparte menciona que:

“...procurará el fomento de los *Intereses marítimos* Nacionales, la apropiación y reconocimiento del territorio marítimo, el aprovechamiento sostenible de los recursos, la conservación del ambiente, el ordenamiento y gobernanza del territorio, la vigilancia y control permanente de los espacios jurisdiccionales, y el crecimiento y competitividad de los sectores que desarrollan actividades marítimas, salvaguardando el recurso para las generaciones actuales y futuras, incrementando la calidad de vida de los pobladores de las zonas costeras y promoviendo el desarrollo nacional”. El nuevo planteamiento contempla la participación multilateral y conceptos tales como “*Economía Azul*” y la “*Seguridad Integral Marítima*” (CCO, 2017, p.13).

Llevar los modelos a la práctica en Colombia sea en actividades del mar u otros escenarios exige una educación significativa tanto para el productor como para el consumidor de bienes y servicios, de hecho, el mismo Pauli determina que los conceptos de aplicación radican en, primero determinar (análisis y planeamiento – del autor) que el negocio sea plenamente sostenible y totalmente respetuoso del medioambiente, segundo término propone una observación detenida de la naturaleza (análisis comparado – del autor) que es totalmente eficiente y se debe replicar y, tercero dar el máximo aprovechamiento (optimización y aplicación – del autor) de los recursos que están disponibles, para satisfacer la demanda, especialmente de artículos básicos del ser humano. A renglón seguido Pauli propone para la economía colombiana invertir más en los sectores de la minería y agricultura ya que los modelos actuales están lejos de ser verdaderamente sostenibles y así evitar incurrir en mayores costos que afectan la naturaleza y de esa manera dichos “sectores puedan convivir exitosamente y de manera provechosa, minimizando el impacto sobre los ecosistemas y las comunidades” (Portafolio, 2013).

3. SEGURIDAD Y PROTECCIÓN A LOS ESPACIOS MARÍTIMOS, COSTEROS, INSULARES Y FLUVIALES

3.1. La gestión y sujeción sobre los océanos

Cada Estado ribereño o costero ejerce la jurisdicción y protección sobre su territorio marítimo e islas conforme al derecho consuetudinario

internacional, a la normativa convencional propia e internacional, y heredada del concepto *uti possidetis juris* (Galvez, 2004), sin embargo, algunos Estados en la historia no siempre han guardado coherencia en los asuntos marítimos y más bien conforme a sus propios intereses y al ejercicio del *Poder Marítimo* han maniobrado para lograr el dominio o ejercicio jurisdiccional.

En el contexto de la seguridad y protección de los espacios marítimos se han evidenciado dos características desde los orígenes de la civilización a la actualidad; primera, los espacios marítimos como medios de supervivencia, comercio y comunicaciones, y segunda los espacios marítimos como un horizonte de proyección (histórica y geopolítica), de desarrollo (exploración y explotación) y de sostenibilidad (control territorial, medioambiente y seguridad). No obstante, en la evolución de la humanidad el tránsito hacia la contemporaneidad también ha estado inmerso en crisis, amenazas, disputas, conflictos y guerras, así como la ocurrencia de catástrofes naturales e inestabilidades, por ello las múltiples dimensiones de seguridad son foco de atención por parte de los Estados y en la senda del progreso no solamente debe orientar su atención en la educación y la salud a la vanguardia de las necesidades humanas, sino también a las políticas de Seguridad y Defensa que en palabras de las Naciones Unidas “se llevan adelante para preservar la vida, la libertad de los habitantes, la integridad territorial y la protección de los recursos naturales” (Naciones Unidas, 2017).

Los océanos y los mares abarcan más del 70% de la superficie global, son fuente alimentaria, de materias primas y minerales, de recursos energéticos renovables, regulador climático, productor de la mayor parte del oxígeno con el que contamos en la atmósfera (más que los bosques y selvas terrestres), aportan riqueza y desarrollo económico, son generadores de recursos alimentarios y laborales en la pesca, la industria, el comercio, el turismo, la ciencia y el transporte marítimo (moviliza el 90% carga mundial); estas bondades conllevan a que cerca del 40% de la población mundial viva en los litorales (de Andrés y Barragán, 2016, p.66) y desde esa perspectiva los elementos demográficos y de urbanización por las actividades que desarrollan generan una presión importante sobre los litorales, sin abordar las sensibilidades que se podría ejercer en la competencia geopolítica y estratégica por los mares.

Ante las circunstancias descritas previamente y la importancia indiscutible de los mares y océanos para la humanidad están presentes

varias organizaciones, tratados, convenios y normatividad para el ejercicio y buenas prácticas de los Estados como, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar), la Comisión Oceanográfica Intergubernamental, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco); la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Organización Meteorológica Mundial (OMM), la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental y la Organización Marítima Internacional (OMI) entre varias, cuya cooperación es determinante para regular la seguridad, protección, desarrollo sostenible respecto al impacto ambiental, social y económico que el uso los recursos marítimos está generando a nivel global y doméstico.

3.2. La afectación del océano frente al desarrollo

La presión humana sobre los océanos va aumentando significativamente, el 40% de la población mundial, esto es 3.000 millones de personas, viven a menos de 60 Km. de la costa, (De Andrés y Barragán, 2016, p.66), el Departamento de Asuntos económicos de Naciones Unidas menciona que es la mitad de la población y esa proporción podría elevarse a las tres cuartas partes para el año 2020, además que muchos de los pobres del mundo están hacinados en las zonas costeras (Naciones Unidas, 2016). Actualmente, hay cerca de 2.200 millones de seres son pobres o están al borde de la pobreza en el mundo (PNDU, 2014), esto es un 29% de la población; hipotéticamente, cerca de 870 millones de pobres habitan en los litorales en el mundo. Salvador García refería que los recursos que aportan los océanos están en peligro de desaparecer, y los tres principales peligros están en la sobrepesca, la acidificación del mar y los plásticos, basuras y desperdicios de procesos industriales y mineros arrojados (García, 2017).

Los océanos contribuyen a mitigar la pobreza ya que han son fuente de supervivencia alimentaria y de actividades relacionadas cuando estas se desarrollan de manera sostenible, son fronteras económicas por la ingente riqueza para impulsar el desarrollo en las industrias de transportes, pesca, energía y tecnologías entre varias; las industrias marítimas generan producción y ocupación más aun cuando la economía marítima crece a la par con el aumento de la población mundial (OECD, 2016); sin embargo,

genera presión sobre los litorales, más aún cuando los conglomerados que habitan en los litorales, estuarios o cerca a fuentes hídricas se encuentran en situación de pobreza, que en la mayoría de los casos carecen de servicios públicos, sistemas de tratamiento de aguas servidas, residuales y emisarios submarinos, además es limitada la recolección adecuada de basuras y residuos sólidos que infortunadamente en un alto porcentaje terminará en el agua contaminando los litorales; sin infraestructura de recolección de la basura, los desechos se arrojan a ríos, canales o en las mismas calles, resultando es un caos sanitario.

Adicionalmente, la influencia en el medioambiente procedente de sectores industriales y urbanos debido a las emisiones antropogénicas de carbono que son asimiladas por los océanos provocando su acidificación, aumento en la temperatura y niveles que a su vez hacen variar las corrientes causando pérdida en la biodiversidad y hábitat de especies nativas, cambio en patrones de migración y aumento en los fenómenos meteorológicos. Así que el apetecido desarrollo con valor cero, no existe en las condiciones actuales, adicionalmente la salud de los océanos se agrava, escrito anteriormente, por la contaminación que recibe del continente vía fluvial o directamente, la contaminación sobre los océanos ha existido siempre a través de la historia pero en los últimos tres siglos la industrialización ha generado la degradación de manera exponencial, especialmente la que proveniente de las zonas costeras a medida que han aumentado los vertidos industriales, la escorrentía procedente del agro, los plásticos (entre 4,8 y 12,7 millones de toneladas de residuos plásticos terminan en los océanos del mundo cada año, en micro y macro polímeros).

Casi se podría generalizar que las grandes poblaciones ubicadas en los litorales, en las riveras de los ríos y lagos, especialmente polos de desarrollo en China, Indonesia, Nueva Zelanda, EE.UU, Suiza, India, México entre otros países, tienen métodos diferenciales de disposición de residuos; centros industriales que no contemplan mecanismos de reciclaje en China o casos contrarios como en Japón, Noruega e Irlanda con altos índices de reciclaje, sistemas de incineración que contaminan el aire como en Singapur o aspectos culturales como en Yakarta (ciudad que más crece en el mundo) que arrojan basura a los ríos, ciudades pobres como Bombay y Puerto Príncipe cuya disposición única de residuos es el espacio público, pero que finalmente grandes cantidades de residuos son vertidas a los mares (Alder Ben, 2016).

3.3. Las amenazas sobre el espacio azul colombiano

La producción nacional es la generadora de la riqueza necesaria y soporte de las naciones, de ahí la importancia de proteger los activos económicos de las amenazas actuales o nuevas amenazas que son inherentes a todos los espacios y territorios de los cuales no están exentos los espacios marítimo, costero, insular y fluvial que por demás presentan características propias y sensibles en temas ambientales y geoestratégicos, requiriendo la mayor atención en materia de seguridad y protección en sus activos naturales actuales y potenciales. La evolución de la conflictividad, de las nuevas amenazas o efectos de desestabilización demandan de múltiples acciones en materia de seguridad multidimensional (OEA, 2008), un concepto que no desdibuja lo tradicional de la amenaza en el sentido de proteger las fronteras y las instituciones mediante las capacidades militares y las estrategias de Estado sino que para el caso que nos atañe las complementa; es la evolución de un concepto que nació al final de la Guerra Fría y en el contexto de la globalización, la OEA la ha definido como “...*el nuevo concepto de seguridad hemisférica amplía la definición tradicional de defensa de la seguridad de los Estados, a partir de la incorporación de las nuevas amenazas, preocupaciones y desafíos, incluyen aspectos políticos, económicos, sociales, de salud y ambientales*”(OEA, 2003).

Las nuevas amenazas que se manifiestan con la presencia del terrorismo, el tráfico de drogas, la exclusión social, los riesgos a la salud, la trata de personas, ataques a la seguridad cibernética, los desastres naturales y las armas de destrucción masiva, disputa de espacios marítimos por parte de nuevos poderes emergentes, diferendos limítrofes, la presencia de fenómenos intermésticos (Bobeá, 2011) y la asimetría de las nuevas amenazas, que suelen ser afrontados por el Estado mediante la integración de medios diplomáticos, jurídicos y de defensa.

La protección del espacio azul le atañe al *Poder Marítimo*, instituciones y organizaciones relacionadas para afrontar los desafíos y retos que las amenazas conllevan. El espacio marítimo colombiano ha sido infortunadamente afectado en su soberanía e integridad por la debilidad política, diplomática y jurídica; por el mal uso en las líneas de comunicación marítima con la presencia del contrabando, narcotráfico y tráfico ilícito y por el manejo indebido de los espacios marítimos y costeros desde el punto de vista de ordenamiento costero y ambiental, la inadecuada explotación de los recursos del mar, entre varios.

La concurrencia fronteriza es directamente proporcional a los conflictos potenciales, eso conlleva a que las amenazas fronterizas sean reiterativas, donde Colombia comparte nueve fronteras marítimas limítrofes (Nicaragua, Honduras, Jamaica, Haití, República Dominicana y Panamá, Costa Rica y Ecuador) y cinco fronteras terrestres limítrofes (Venezuela, Brasil, Perú, Ecuador y Panamá) dos de ellas con sensibles diferendos y demandas. (Venezuela y Nicaragua).

Con relación al espacio insular colombiano, amenazado en sus áreas marítimas por el expansionismo jurídico nicaragüense, está representado en el Caribe por el departamento archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, cuya presencia histórica abalada por la Corte Internacional de Justicia en 2012 y se encuentra a una distancia de la costa Caribe continental alrededor de 720 kilómetros y le permite generar al país entre otras variables la presencia colombiana en el 33% del mar Caribe, fortaleza que debe ser objeto permanente e inamovible de revisión y seguimiento en la agenda de todos los poderes e instituciones del Estado y un minucioso control por parte de los organismos de la Defensa Nacional.

En el *Artículo 2* de la Constitución Política (López, 2004) se incluyó entre los fines del Estado: “[...] defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial [...]”, la defensa y protección ante las amenazas potenciales en este sentido.

Con la promulgación de la *Ley 10 de 1978* se dictan normas relativas al Mar Territorial, la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental, entre otras, permitiendo tener una legislación nacional y propia, además recogiendo algunos conceptos de las convenciones sobre el Derecho del Mar. Colombia participó en la reuniones que dio origen al Tratado Internacional de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar), en la I Conferencia en Ginebra el país hace parte en las convenciones relativas a la Plataforma continental, y la Pesca y conservación de los recursos vivos en alta mar; con relación a la Convención de Jamaica de 1982 el país firmó pero hasta el momento no ha ratificado la Convemar (Dimar, 2016), el *Artículo 101* de la Constitución Política de Colombia de 1991, capítulo 4 “Del Territorio” reza: “también son parte de Colombia, el Subsuelo, el Mar Territorial, la Zona Contigua, la Plataforma Continental, la Zona Económica Exclusiva”, lo importante de este Artículo es que refiere la Zona Contigua que no menciona la *Ley 10 de 1978*; también se emitió la *Ley 1436 de 1984* fijando las Líneas de base

rectas, a partir de las cuales se miden las áreas marítimas consagradas en el Derecho del Mar.

La Seguridad presenta múltiples facetas a nivel marítimo y dada la trascendencia mundial, histórica, variada y compleja presenta innumerables tratados, convenios y normatividad. En primera instancia, se permite operacionalizar mediante la reglamentación presentada en el marco de la Organización Marítima Internacional - OMI, así mismo, se trae a colación el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (Solas), el Convenio Internacional de prevención por Contaminación de los Buques de 1973 y actualizado en el Protocolo de 1978 (Marpol), también contiene provisiones acerca de la seguridad en el mar, al igual que otros como el Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir Abordajes de 1972, el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de Gente de Mar de 1978, el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos de 1979, así como instrumentos como el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG), el Protocolo de 2005 relativo al convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (UNODC, 2005).

En iguales circunstancias la Seguridad Marítima referida a la seguridad de la operación en la navegación cuyo propósito es evitar que se produzcan accidentes en el mar, proteger la vida humana y el medioambiente y, de manera similar surge el concepto de Protección Marítima referida a la seguridad contra ataques terroristas o contra actos malintencionados de terceros que pretendan atentar contra las naves y las instalaciones portuarias (Guzmán, Seguridad en el mar, p.16), conceptos que en su faceta más importante y práctica se condensan a nivel nacional bajo los parámetros presentados en la Seguridad Marítima Integral (Dimar, 2013), liderada por la Dirección General Marítima, en esta instancia cabe anotar el fortalecimiento que adelanta la Autoridad Marítima con la propuesta de la Estrategia de Seguridad Marítima Integral donde incluye conceptos relativos a la Seguridad física y náutica, Seguridad marítima y portuaria, Seguridad jurídica y Protección del medio marino, que son las bases para la propuesta de modelos de Desarrollo Marítimo, para ser operacionalizadas en “...las actividades *offshore*, la gestión costera y fluvial, que se convierten en polos de desarrollo para la nación” (Comisión Colombiana del Océano, 2016, p.55).

4. LA PROTECCIÓN A LA ECONOMÍA Y LOS INTERESES MARÍTIMOS

4.1. Interacción de la economía y el desarrollo con el Poder Marítimo¹¹

La presencia del océano ha sido vital en el desarrollo económico de las grandes civilizaciones en la historia, que ubicadas en riveras y litorales fomentaron el agro, la siderurgia, las artesanías, la construcción de embarcaciones y el comercio, generando el avance económico y político. La influencia (o poder) marítima ha permitido que las sociedades se apropien del uso del mar (crear, desarrollar, explotar y defender) como un instrumento para el desarrollo de sus intereses, entre ellos los económicos; además, el uso del océano ha sido de vital importancia en cuanto a que ha sido utilizado (de facto) como una herramienta estratégica de las principales potencias mundiales en los escenarios propios o externos.

El pensador Alfred Thayer Mahan (1890) argumentaba que “el Poder Marítimo es la base vital del poderío de un Estado...” y que el Poder Marítimo y el desarrollo económico estaban profundamente relacionados, siendo necesario proteger el comercio y proyectar el poder a través del mar para asegurar tal vitalidad. (Díaz, Rodríguez & Uribe, 2016, p.42). La elaborada tesis del Ciclo Marítimo Virtuoso – CMV de Geoffrey Till (2007) que trata del mantenimiento del comercio marítimo y la explotación de los recursos marítimos, protegidos por las Fuerzas Navales para garantizar la supremacía marítima (p.42), permite afirmar sobre la importancia de los elementos económicos (recursos, comercio, etc.) por lo cual son objeto de protección dentro de los intereses del Estado.

El británico Richard Hill afirmaba que “...el *Poder Marítimo* es la capacidad de usar el mar, ello puede resultar fuertemente favorable para un Estado en representaciones económicas, a través del resguardo de los elementos de la economía...” (Bonilla & Carrillo, 2015).

¹¹ La Armada de Chile define Poder Marítimo como la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los Intereses marítimos de un país, tanto en la paz como en la guerra. En el más amplio de los sentidos, es poder o influencia, política, económica y militar ejercida a través de una habilidad para usar el mar en beneficio propio. Es decir, corresponde a la influencia que, en virtud de ese poder, puede ejercer un país, en o desde el mar, en los acontecimientos que afectan sus intereses, donde quiera que estos se encuentren. Recuperado de: La Doctrina Marítima, el Poder Marítimo Nacional, p. 47, promulgado en 2009 por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Rodolfo Codina Díaz.

El ejercicio del *Poder Marítimo*, no procede de la normatividad ni la dialéctica, corresponde a la capacidad para influir, controlar, y decidir realmente sobre todos los aspectos relacionados con el espacio marítimo y los intereses del Estado, manifestándose en presencia, acciones reales y legales, Seguridad y Defensa y, estructuras y sistemas. Los elementos del *Poder Marítimo* “son los *Intereses marítimos* que le otorgan la sustancia y el Poder Naval que los defienden” (p.53).

4.2. De los Intereses Nacionales a los Intereses marítimos

Los Estados protegen la economía como un activo vital y de supervivencia ya que representa la energía que da sustento y proporciona medios a los demás poderes, sin embargo la connotación usualmente alude a modelos económicos (mercado libre, planificado, mixto, etc.), a decisiones de la hacienda pública (proteccionismo o apertura económica) o a indicadores propios de la economía doméstica (crecimiento, empleo, inflación, etc.); pero el caso que nos atañe, la protección a la economía hace referencia a la prevención, custodia, control, seguridad y defensa de la infraestructura, capital instalado, recursos naturales, activos productivos y actividades marítimas que generen riqueza a la economía, correspondiendo a los más altos intereses de la Nación.

La Constitución Política (CPN) en el Título XII dispone de manera específica de cuarenta y un artículos (41) para proteger y limitar los alcances de la economía nacional, haciendo que el papel del Estado en materia económica sea integral y distributivo al garantizar a los ciudadanos empleo, educación, salud, la protección social y servicios públicos, pero a la vez dispone de límites en cuanto al alcance de la libertad económica cuando así lo exija el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural y esto lo evidencia al proteger los bienes de uso público, los parques naturales, las tierras comunales de grupos étnicos, las tierras de resguardo y el patrimonio arqueológico; pero además lo evidencia mediante su capacidad de intervención cuando se trata “...de la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados” “...con el fin de, “...conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano” (art. 334 CPN); obliga al Estado y los ciudadanos a proteger una larga lista de derechos individuales de carácter fundamental, económico y social, así como la protección a “...

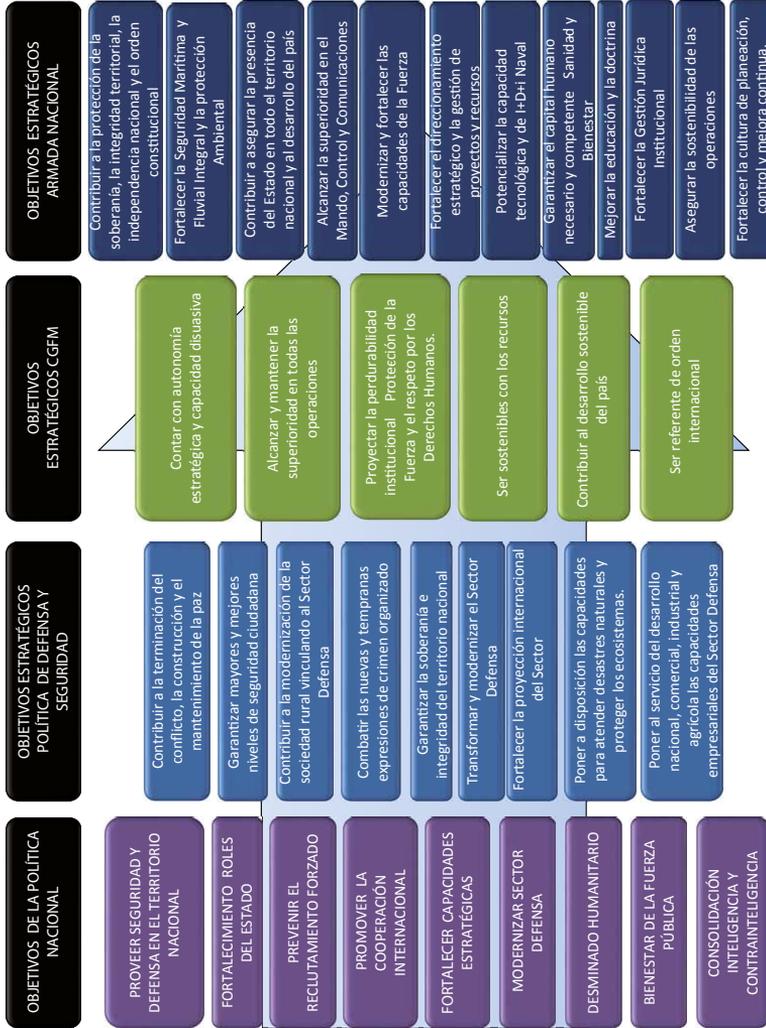
los derechos e intereses colectivos, relacionados con el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad públicos, la moral administrativa, el ambiente y la libre competencia económica” (art.88 CPN) (López, 2004).

En el constructo de las acciones y obligaciones institucionales la promulgación del Plan de Nacional de Desarrollo Nacional en adelante PND (art. 339 CPN) que se lleva a cabo como una política de cada gobierno, lo que debería corresponder a una política de Estado y que en la actualidad se rige bajo los parámetros de la *Ley 1753 de 2015* bajo el lema “Todos por un nuevo país”; en su contenido contempla en el *Artículo 4* algunas estrategias regionales prioritarias con relación a la gestión territorial y a la promoción para el desarrollo, incorporando estrategias transversales para la región Caribe como la prosperidad, equidad y no pobreza extrema, y para la región Pacífico como el desarrollo socioeconómico con equidad, integración y sostenibilidad ambiental. En otro sentido el mismo PND a través de su objetivo de Seguridad, Justicia y Democracia para la construcción de Paz, permite al Ministerio de Defensa Nacional (MDN) desarrollar la Política de Defensa y Seguridad (2015-18), cuyo objetivo general reza:

Coadyuvar a la terminación del conflicto armado, la consolidación de la paz, el desarrollo socioeconómico, la defensa de los intereses nacionales y el mejoramiento de la seguridad pública y ciudadana, mediante el mantenimiento de una Fuerza Pública moderna, fortalecida, motivada y operativa (Mindefensa, 2016, pp.15-16).

En el mismo sentido, el Poder Naval, materializado en la Armada Nacional ha establecido el Plan Estratégico 2015-18, con base en parámetros del nivel superior (PND, PNOEC, Políticas de Defensa y Seguridad 2015-18 del MDN, Plan Estratégico Militar de Comando General FF.MM), que se conectan con la proyección institucional en el marco del Plan de Desarrollo 2030, para articular y derivar los objetivos para el logro de los intereses nacionales respecto al entorno de responsabilidad (*Figura No. 1*). Los objetivos estratégicos de la Armada Nacional de Colombia han permitido diseñar estrategias y materializarlas con líneas de acción y métodos que trascienden entre otros lugares a las regiones Caribe y Pacífico que atañen a su órbita jurisdiccional, para apoyar y complementar la inasequible tarea del sector público y privado para satisfacer las necesidades básicas de las comunidades donde los resultados corresponden a un reto en materia de seguridad y bienestar social y económico como móviles de los intereses nacionales y elementos clave de la prosperidad nacional, según lo determina de manera explícita la CPN en su *Artículo 2*.

Figura 1. Alineación de Objetivos Estratégicos 2015-2018 para la Armada Nacional.



Fuente: Tomada de Plan Estratégico Naval 2015-18 – Armada Nacional de Colombia (2016)

Los Intereses Nacionales (IN) establecidos de manera implícita o explícitamente en la Constitución Política Nacional, como los intereses vitales o aquellos ligados a la existencia misma de la Nación colombiana son:

“... i) La supervivencia de Colombia como una nación libre y soberana, que garantice la integridad territorial, la seguridad de sus habitantes y preserve los valores fundamentales, la identidad cultural y la biodiversidad del País, ii.) Una economía sana y creciente que asegure el bienestar de la población, iii.) La estabilidad interna, que permita la libertad política, la protección y defensa de los Derechos Humanos y garantice la vigencia de las instituciones democráticas, iv.) Una política exterior orientada hacia la integración regional y mundial” (Uribe, 2017).

La Política Nacional del Océano y espacios Costeros (PNOEC), diseñada en el seno de la Comisión Colombiana del Océano contempla dentro de los principios: la unidad territorial de los espacios oceánicos y costeros como parte integral del Estado; el interés del Estado desde la visión del desarrollo de las potencialidades de los océanos; el equilibrio entre el desarrollo económico y la sostenibilidad de sus recursos; la multisectorialidad desde el punto de vista de la participación de sectores y disciplinas y, la participación comunitaria; con base en ello se promueve el desarrollo sostenible del océano y los espacios costeros así como los *Intereses marítimos* de la Nación (IMN).

Los Intereses marítimos Nacionales (IMN) del Estado colombiano corresponden a: 1. Soberanía e integridad del territorio marítimo nacional, 2. Conciencia, Apropiación Territorial y Cultura Marítima, 3. Recursos Ambientales Marino-Costeros, 4. Educación Marítima, 5. Investigación Científica, Tecnológica y de Innovación, 6. Poder Naval, 7. Seguridad Integral Marítima, 8. Ordenamiento Marino-Costero, 9. Transporte y Comercio Marítimo, 10. Turismo Marítimo y Recreación, 11. Industria Naval y Marítima, 12. Minería Marina y Submarina, 13. Pesca y Acuicultura. (CCO, 2017, p.65).

Si bien la importancia de cada uno de los IN es igual, ante la orientación descrita y elaborada respecto a la protección de la economía, se alinean con los Intereses marítimos Nacionales (IMN), considerando la flexibilidad conforme a las circunstancias políticas, socioeconómicas o de seguridad del momento. Los IMN son transversales a los IN, no obstante, se proponen los IMN más relevantes dentro del nivel de los IN. (*Tabla 2*)

Tabla 2. Intereses Nacionales e Intereses marítimos (PNOEC)

| Escala | Vital | Supervivencia | Supervivencia | Importante |
|--------------------------------|--|--|---|---|
| INTERESES NACIONALES | Supervivencia de Colombia como una nación libre y soberana | Economía sana y creciente que asegure el bienestar de la población | Estabilidad interna, que permita la libertad política, protección y defensa de los DDHH y garantice la vigencia de instituciones democráticas | Una política exterior orientada hacia la integración regional y mundial |
| | Soberanía e integridad del territorio marítimo nacional | | | |
| INTERESES MARÍTIMOS NACIONALES | Recursos Ambientales Marino-Costeros | | Conciencia, Apropiación Territorial y Cultura Marítima | |
| | | Educación Marítima | | |
| | | Investigación Científica, Tecnológica y de Innovación | | |
| | Poder Naval | | | |
| | | Seguridad Integral Marítima | | |
| | | | | Ordenamiento Marino-Costero |
| | | | | Transporte y Comercio Marítimo |
| | | | | Turismo Marítimo y Recreación (Periférico) |
| | | Industria Naval y Marítima | | |
| | | Minería Marina y Submarina | | |
| | Pesca y Acuicultura | | | |

Nota. Elaboración propia con base en los Intereses Nacionales consolidados por (Uribe et al., 2017) los *Intereses marítimos* incorporados en la PNOEC y la escala de IN que presenta D. Nuechtrelein.

Presentar una escala de importancia y atención de los IN propios con la propuesta de Donald Nuechterlein (Intereses Vitales, de supervivencia, importantes y periféricos) (Nuechterlein, s/f) es orientador mas no definitivo, ya que la realidad de cada Estado presenta factores disímiles que determina el nivel de intensidad de los IN y de allí su toma de posición para garantizarlos; sin embargo la protección de cada uno de los intereses de una Nación propios corresponde a una tarea integral de todas las instancias y poderes del Estado, cobra especial interés en este caso particular cuando se hace referencia a la protección de los IMN por parte del Estado mediante el Poder Naval Armada Nacional componente del Poder Marítimo, cuya ingente tarea representa la acción de una Potencia Oceánica.

El IN “Supervivencia de Colombia como una nación libre y soberana”, alinea el IMN de Soberanía e integridad del territorio marítimo nacional en el sentido de ser la más loable, difícil e imperiosa tarea que trasciende en todos los centros del poder nacional para mantener incólume el legítimo y soberano espacio marítimo en el Caribe y Pacífico a la luz del *Artículo 101* de la CPN, con la posibilidad de ampliarlo en áreas limítrofes aún no definidas, además generar la conciencia política y jurídica respecto a las demandas que se ciernen como amenazas por parte de países limítrofes del Caribe. La economía del futuro en los mares depende de las acciones de gobernanza marítima bajo el cobijo constitucional, la *Ley 10 de 1978*, los *Decretos 1946 de 2013 y 1119 de 2014* (Zona contigua integral) y normas derivadas, sin dejar de atender de modo especial lo atiente a tratados y convenios en materia del fortalecimiento de la Autoridad Marítima en beneficio del desarrollo marítimo.

El IMN Recursos Ambientales Marino-Costeros, se alinea con el primer IN en razón de la importancia que reviste el mar para para el país bioceánico, los ecosistemas y la biodiversidad marina contrastan con la sensibilidad de las mismas, exigen un alto grado de coordinación, cooperación, manejo y protección con la autoridades como el Ministerio del Medio Ambiente (MADS), Parques Nacionales, las Corporaciones autónomas regionales (CARs), Ideam e Invemar, entre otros, ante la necesidad de conservar los recursos y ecosistemas para el bienestar y desarrollo a futuro (sostenimiento de los procesos naturales y socio-económicos), la biodiversidad marina exige estrategias e investigación para el manejo pesquero por parte de las autoridades ambientales y administradoras de recursos pesqueros (AUNAP), y adicionalmente, se

obra en materia de la calidad ambiental y, seguimiento y gestión relacionada con el cambio climático.

Con relación al IMN Poder Naval, es imperativa la presencia de la Fuerza Naval preparada, entrenada y disponible para enfrentar las potenciales situaciones de crisis, conflicto o guerra, con capacidades para responder a las múltiples amenazas y en diversos escenarios, haciendo énfasis a los dispuesto en el *Artículo 217 CPN*, pero especial contribución se materializa en la Estrategia Naval evidenciados en los vértices de la Estrategia Pentagonal, donde contempla los roles del Desarrollo marítimo y fluvial, protección del medioambiente, de Defensa y Seguridad Nacional y Seguridad Marítima y Fluvial, cuyas responsabilidades comparten con la Autoridad Marítima.

El IN de “Propender por una economía sana para asegurar el bienestar de la población”, comprende el INM de la Educación marítima, en el deber de transformar y potenciar el conocimiento pertinente en todos los niveles formativos. Adicionalmente a través del INM de la Investigación Científica, Tecnológica y de Innovación, profundizar y tecnificar sobre los procesos naturales y antropogénicos y en todas las áreas del saber trascendiendo a lo social, económico y jurídico.

El INM Seguridad Integral Marítima, orientado a gestionar y mitigar los riesgos antrópicos y naturales que provienen de la actividad marítima, los cuales tienen influencia en aspectos económicos, como el tráfico de buques, la protección de la infraestructura portuaria, la seguridad de las personas, bienes y actividades en espacio marítimo, fluvial y costero, la protección marítima de las amenazas a los buques e instalaciones portuarias, la preservación del ambiente marino dentro de los criterios de sostenibilidad y conservación, la seguridad operacional o de navegación segura, así como mitigar los impactos físicos en instalaciones y buques, de la contaminación al medio marino por hidrocarburos o sustancias nocivas, colisiones, encallamientos, incendios a bordo de buques.

El IMN Industria Naval y Marítima, lo representa el desarrollo de la ciencia y tecnología, y la capacidad de astilleros como activo estratégico nacional, que coadyuva significativamente a creación de la estructura del Poder Naval, y orientado desarrollar el programa Plataforma Estratégica de Superficie (PES), así como la obtención de “capacidades empresariales y tecnológicas orientadas al diseño, construcción, mantenimiento,

reparación, modernización y desmantelamiento de buques y artefactos navales” (CCO, 2017, p.34).

El IMN Minería Marina y Submarina representa un importante patrimonio para las generaciones venideras orientadas al “crecimiento económico, generación de empleo, aumento en las exportaciones, convergencia y desarrollo regional, se requiere del abastecimiento de hidrocarburos, ampliando la cobertura de energía eléctrica y gas natural” (CCO, 2017, p.86); es imprescindible en principio la protección del espacio territorial marítimo para asegurar la exploración, explotación y producción de recursos minerales, petrolíferos y de gas *offshore* que está en la agenda estratégica energética mundial y, con los hallazgos recientes de gas y petróleo significa un potencial económico invaluable para el Caribe y Pacífico colombiano, contando además con el desarrollo de la infraestructura industrial de refinerías y petroquímica; adicionalmente se debe contar con el potencial sumergido aun sin explorar como los campos de nódulos polimetálicos y otros aún de difícil extracción.

El IMN Pesca y Acuicultura, es potencialmente favorable, pese a la alta biodiversidad hay bajo volumen, para la industria pesquera de captura radica en fortalecer la investigación, la capacitación de pescadores, apoyar la reconversión de la flota, lograr la disminución de los costos de la actividad y desarrollar inversión privada ya que son escasas las industrias del ramo; otros elementos clave son el desafío para la sostenibilidad del sector, control de pesca ilegal extranjera, la sobrepesca y la contaminación, para potenciar la actividad frente a las oportunidades que brinda el espacio marítimo para el desarrollo y crecimiento económico en las costas. (CCO, 2017, P.36)

El IN “Estabilidad interna que permita la libertad política, protección y defensa de los DDHH y garantice la vigencia de instituciones democráticas”; contempla en esta propuesta alinear el IMN Conciencia, Apropiación Territorial y Cultura Marítima; aunque no reviste la importancia de otros intereses, si la trascendencia y la prioridad en su acción permanente ya que se centra en el hombre colombiano y su actitud frente al mar. A pesar de la condición bioceánica a través de la historia no se ha logrado tener una conciencia colectiva marítima que permita identificar las capacidades y limitaciones del territorio marítimo y costero y el valor actual y potencial de los océanos; por lo tanto, es preciso promover, generar y fortalecer la conciencia y apropiación territorial marítima, en principio mediante la promoción de programas académicos orientados al mar a todo nivel de la

educación, formación y especialización, que permita crear las condiciones en todos los habitantes, sectores e instituciones para incorporar planes y programas y políticas estatales, “asegurando su atención, protección, reglamentación y promoción, con el propósito de mejorar de manera decisiva la calidad de vida de los habitantes” (Comisión Colombiana del Océano, 2016, p.32). Se colige que estos elementos de manera integral, coordinada y complementaria, permitirán que en el desarrollo económico y de bienestar en las costas Caribe y Pacífico, un desarrollo sostenible que permita superar los márgenes de pobreza y potenciar la riqueza de manera sostenible.

CONCLUSIONES

Existe una paradoja socioeconómica en las regiones Caribe y Pacífico colombianas debido a que le genera al Estado cerca de la cuarta parte de la producción (PIB) no obstante, no se ve compensado en la renta regional ni en los ingresos per cápita de sus habitantes, a esta condición se agrega el deterioro histórico y paulatino de los indicadores sociales que les ha impedido salir de la trampa de la pobreza. Tal situación ha afectado de manera paulatina el desarrollo económico sostenible de las comunidades litorales.

La limitada de inversión pública y privada de infraestructura en las regiones Caribe y Pacífico en años anteriores, así como las condiciones geográficas, culturales, ambientales y de seguridad ha impedido que cerca del 38% de la población colombiana que habita las regiones tengan un desarrollo económico adecuado. Si bien el propósito global (PNUD) ha sido la disminución de la pobreza mundial, en el país (y más acentuado en los litorales) ha sido más lenta que en países los asiáticos o de ALC.

Las potencialidades y oportunidades de riqueza y recursos en las regiones litorales son opuestas al desarrollo humano de las comunidades, generando un alto costo de oportunidad en cuanto a riqueza regional, desarrollo económico marítimo y bienestar social en los litorales. Con la reciente implementación de megaproyectos de infraestructura de vías 4G y puertos se prevén a futuro resultados positivos en materia de empleo e inversión en las regiones Caribe y Pacífico.

Colombia afronta amenazas de naturaleza multidimensional, muchas de ellas en el entorno del espacio marítimo y costero, donde se ha afectado la integridad territorial (diferendos marítimos), seguridad

humana (pobreza y seguridad), protección a los recursos naturales (desastres naturales, explotación inadecuada de recursos y contaminación), que son mitigados de manera integral y coordinada permitiendo controlar los citados fenómenos mediante la aplicación legal y mecanismos coercitivos de seguridad e instituciones del Estado y el Poder Marítimo.

La economía nacional es el motor de los demás poderes del Estado, por tal motivo es considerada como un interés nacional desde la óptica constitucional, de igual manera los elementos, variables y resultados en materia de desarrollo económico como la producción nacional, los sectores de la economía, los factores de producción, el empleo, pobreza, bienestar y desarrollo entre varios, están en la órbita de los intereses de la nación y sus resultados en las regiones Caribe y Pacífico, representan un reto a la institucionalidad.

Los Intereses marítimos al igual que los intereses nacionales corresponden a las aspiraciones del Estado que se relacionan con el aprovechamiento y uso del espacio marítimo y todas las actividades afines, cada uno de los Intereses marítimos trasciende en el desarrollo actual y potencial de la economía. El Poder Marítimo y el desarrollo económico están relacionados debido a la necesidad de proteger dichos intereses.

En la medida que las actividades de Puertos, Marina Mercante, Industria Naval, Pesca, Turismo, Hidrocarburos *Offshore*, entre otras se desarrollen de manera sostenible, el desarrollo económico proporciona la renta que detenga la trampa de la pobreza en las regiones Caribe y Pacífico a mediano plazo. La educación y cultura marítima es un elemento transversal y prioritario en la aplicación a los demás Intereses marítimos que lograría el fortalecimiento de la conciencia marítima nacional.

Colombia afronta amenazas de naturaleza multidimensional, muchas de ellas en el entorno del espacio marítimo y costero, donde se ha afectado la integridad territorial (diferendos marítimos), seguridad humana (pobreza y seguridad), protección a los recursos naturales (desastres naturales, explotación inadecuada de recursos y contaminación), que son mitigados de manera integral y coordinada permitiendo controlar los citados fenómenos mediante la aplicación legal y mecanismos coercitivos de seguridad e instituciones del Estado y el Poder Marítimo.

REFERENCIAS

- Aguilera, Reyna, Orozco, Yabrudy&Barcos (2017), *Evolución socioeconómica de la región Caribe colombiana entre 1997 y 2017*, Documento de Trabajo del Centro de Estudios Económicos Regionales, Banco de la República, No. 258, Cartagena. Disponible en: http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/dtseru-258.pdf
- Alder, Ben. (29 octubre 2016) ¿Qué ciudad es la que genera más basura en el mundo?, *ElDiario.es*, Recuperado de: http://www.eldiario.es/theguardian/ciudad-genera-basura-mundo_0_574293331.html
- Alviar, M. (abril de 2015), *Economía Azul, Una revisión en el marco de nuevas tendencias en Economía*, [diapositivas de PowerPoint]. pp 29-30. Recuperado de: <http://www.bioeconomia.mincyt.gov.ar/wp-content/uploads/2014/12/1.-Econom%C3%ADa-azul-A.-Alvial.pdf>
- Arias, A. (2012). *“La Nueva economía colombiana”*. Bogotá, DC. Fondo de Publicaciones Universidad Sergio Arboleda. P,71.
- Banrepública (2015). *Factores de producción*. Recuperado de: [http://www.banrepultural.org/blaavirtual/ayudadetareas/economia/factores_de_producción](http://www.banrepultural.org/blaavirtual/ayudadetareas/economia/factores_de_producci%C3%B3n)
- _____. (2015) *La Economía Azul Gunter Pauli*, Recuperado de: <http://www.banrepultural.org/agua/la-economia-azul>
- Bobeá, Lilian, (junio de 2011), *La dimensión intermística de una decisión pragmática*, *Redsal*. Recuperado de: <http://www.resdal.org/producciones-miembros/art-bobeá-jun-2011.pdf>
- Bonilla&Carrillo (4 abril 2015), *El Poder Marítimo como instrumento geopolítico para alcanzar el poder en el siglo XXI*, en *Vox Politicon*, Recuperado de: <https://voxpolitikon.wordpress.com/2015/04/04/>

el-poder-maritimo-como-instrumento-geopolitico-para-alcanzar-el-poder-en-el-siglo-xxi/

CCO (2017), *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros*, Comisión Colombiana del Océano, Editorial, Secretaría General, Bogotá.

Comisión Colombiana del Océano (2016), *Hacia una Potencia Oceánica*, Secretaría Ejecutiva Comisión Colombiana del Océano, Bogotá, p.55

Concejo Nacional de Competitividad. (2017), *Informe Nacional de Competitividad 2016-2017*, recuperado de: https://compite.com.co/wp-content/uploads/2016/11/CPC_Libro_Web_2016-2017.pdf

Concejo Privado de Competitividad (2017), *Desempeño Logístico: Infraestructura, Transporte y Logística: Informe Nacional de Competitividad 2016-2017*, recuperado de: <https://compite.com.co/informe/informe-nacional-de-competitividad-2016-2017/desempeno-logistico-infraestructura-transporte-y-logistica/>

DANE (2016), “*Boletín técnico Pobreza monetaria y multidimensional en Colombia 2016*”. Recuperado de: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/condiciones_vida/pobreza/bol_pobreza_16.pdf

De Andrés, M., & Barragán, J. M. (2016). Desarrollo Urbano en el Litoral a Escala Mundial. Método de Estudio para su Cuantificación. *Revista de Estudios Andaluces*, 33(1), 66.

Díaz, Uribe&Rodríguez, (2016), *Estrategia Marítima, evolución y prospectiva*, Ed. Esdegue, Bogotá

DIMAR. (2016), *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982)*, Recuperado de: <https://www.dimar.mil.co/content/convencion-de-las-naciones-unidas-sobre-el-derecho-de-mar-1982-Convemar-no-parte-0>

DIMAR (2013), *La Dirección General Marítima lidera fortalecimiento de la Seguridad Marítima Integral*, Recuperado de: www.dimar.mil.co/content/la-direccion-general-maritima-lidera-fortalecimiento-de-la-seguridad-maritima-integral

Dinero, (30 marzo 2017). *Más allá de Odebrecht: ¿Cómo van los proyectos de infraestructura?* Recuperado de: <http://www.dinero.com/edicion->

impresa/informe-especial/articulo/infraestructura-avance-de-los-proyectos-de-vias-en-colombia/243431

Dinero (6 octubre 2015), *Las empresas más grandes del país por regiones*, Recuperado de: <http://www.dinero.com/edicion-impresa/caratula/articulo/las-empresas-mas-grandes-del-pais-regiones-2015/209423>

Dinero (5 marzo 2017), *Colombia hace en el Caribe el mayor hallazgo de gas en los últimos 28 años*, Recuperado de : <http://www.dinero.com/empresas/articulo/Ecopetrol-confirma-su-tercer-hallazgo-de-gas-offshore/244853>

Galvis, Moyano&Alba (2016) *La persistencia de la pobreza en el Pacífico colombiano y sus factores asociados*, Documentos de trabajo sobre economía Regional, Banco de la República, No. 238, Recuperado de: http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/dtser_238.pdf

Gálves, A (2004) “*El Utis Possidetis Juris y la Corte Internacional (CIJ)*”. Uninorte, Recuperado de: http://ciruelo.uninorte.edu.co/pdf/derecho/21/6_EL%20UTI%20POSSIDETIS%20JURIS_DERECHO_No%2021.pdf

García, S. (11 julio 2017), *Los tres peligros que amenazan a los océanos*, El Financiero.com.mx, Fuente Deutsche Welle, Recuperado de: <http://www.elfinanciero.com.mx/opinion/los-tres-peligros-que-amenazan-a-los-oceanos.html>

GUZMÁN, Jose Vicente. Algunas implicaciones legales de los códigos IGS y PBIB1 [en línea]: *REVISTA@ e – Mercatoria Volumen 6, Número 2 (2007)* En línea en: Disponible en: <https://www.revistas.uexternado.edu.co/index.php/emerca/article/download/2059/1846>

Kalmanovich, S. (27 agosto 2017), *La prosperidad de la región Caribe*”, Opinión Diario El Espectador, Recuperado de: www.elespectador.com/opinion/la-prosperidad-de-la-region-caribe-columna-710165

López, J. O. (2004). *Constitución política de Colombia*. Plaza y Janes Editores Colombia SA.

Mejía & Ardila, (2017), “*Las nuevas amenazas*”, Ponencia “Retos del Derecho Internacional con relación a las Amenazas a la Seguridad y la

Defensa” del PhD Mejía Azuero Jean Carlo, presentada en el Simposio Internacional de Seguridad y Defensa CREES- ESDEGUE, junio 13-16 de 2017 las Amenazas a la Seguridad, Bogotá.

Minagricultura (2015), *Colombia, cifra en pesca 2014*, pp 3-25), Recuperado de: http://aunap.gov.co/wp-content/uploads/2016/05/Pesca_en_cifras.pdf

Mindefensa (junio 2016). *Plan Estratégico del Sector Defensa y Seguridad, 2016 – 2018, Guía de Planeamiento Estratégico*, Bogotá. Pp.15-16

Naciones Unidas (2016), Programa 21, Departamento de Asuntos económicos y sociales, Capítulo 17 Protección de los Océanos y de los mares de todo tipo, incluidos los mares cerrados y semicerrados, y zonas costeras, y protección, utilización racional y desarrollo de sus recursos vivos. Recuperado de : <http://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/agenda21spchapter17.htm>

_____. (2017). Mantenimiento de la paz, Recuperado de : <http://www.un.org/es/sections/what-we-do/maintain-international-peace-and-security/index.html>

Neuchterlein, Donald (s/f), *La planificación de estrategias*, New Port, Naval War College Press.

OCDE, (2016), “*Fisheries and Aquaculture in Colombia*”, p.6, Recuperado de: https://www.oecd.org/tad/fisheries/Fisheries_Colombia_SPA_rev.pdf

OECD, (27 Apr 2016), *The Ocean Economy in 2030*. Recuperado de : <http://www.oecd-ilibrary.org/sites/edffb800-es/index.html?itemId=/content/summary/edffb800-es&mimeType=text/html>

OEA, (2008) *Seguridad Multidimensional*. Recuperado de: http://www.oas.org/es/temas/seguridad_multidimensional.asp

Organización de las Naciones Unidas, (octubre de 2003), *Declaración sobre seguridad de las Américas*, México. Recuperado de: <http://www.oas.org/es/ssm/CE00339S03.pdf>

Patrimonio Natural (s/f), *Problemática ambiental de los mares costeros*, Recuperado de <http://mediomarinero.almediam.org/node/170>

- Pauli, G. (2011). *La Economía Azul*. Tusquets Editores, Buenos Aires.
- Portafolio (13 agosto 2013), *Economía Azul: formar para la sostenibilidad del mundo*, Recuperado de: <http://www.portafolio.co/economia/finanzas/economia-azul-formar-sostenibilidad-mundo-74852>
- PNUD, (2015). *Colombia en breve*, Recuperado de: <http://www.co.undp.org/content/colombia/es/home/countryinfo/>
- Semana, Sostenible. (mayo 24 de 2017), *La Economía Azul se toma Bogotá*, Recuperado de: <http://sostenibilidad.semana.com/negocios-verdes/articulo/la-economia-azul-se-toma-bogota/37896>
- UNODC (2005), Recuperado de: https://www.unodc.org/tldb/es/2005_Protocol2Convention_Maritime%20Navigation.html
- Uribe, S. (2017), *El Estado y el Mar*, Escuela Superior de Guerra – Departamento Armada, Ed. Esdegue, Bogotá.
- WWF. (23 abril 2015), *El océano representa la séptima economía mundial*, Recuperado de: <https://www.wwf.es/?34340/El-ocano-representa-la-sptima-economia-mundial>

