



REVISTA DERROTERO

Geopolítica

Análisis del poder marítimo colombiano desde una perspectiva oceanopolítica

Wilson Andrés Ríos Angulo ¹ y Nicolás Guzmán Salas ²

¹Especialista en política y estrategia marítima. Escuela Naval - Grupo Loger.

²Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"



ARMADA
DE COLOMBIA

Recibido: 03/11/2020
Aprobado: 02/06/2020

 **Correspondencia:**

wilson.rios
@armada.mil.co
nicolas.guzman
@armada.mil.co

Citación:

W. Ríos-Angulo y N. Guzmán-Salas. Análisis del poder marítimo colombiano desde una perspectiva oceanopolítica. Derrotero 15, número 1 (Ene-Dic) 2021.

Resumen

Este artículo busca realizar un análisis específico del estado actual del poder marítimo colombiano desde la óptica de los diferentes vectores de la oceanopolítica, planteados por el almirante chileno Jorge Martínez Busch, los cuales de una forma holística permitirán evidenciar las falencias y las fortalezas a nivel marítimo nacional.

Por su ubicación geográfica, Colombia tiene la potencialidad de ser un país bioceánico con la visión de apalancar esta condición en pro de sus intereses nacionales y así posicionarse en el entorno regional como una potencia bioceánica. Es de este interés nacional, plasmado en la Política Nacional de los Océanos (Pnoec) y en el Conpes 3990, de donde surge la pregunta referente de la presente investigación: ¿cómo, a través del estudio oceanopolítico, el Estado colombiano puede fortalecer su poder marítimo de una forma integral y sostenible?

Para ello, se planteó un objetivo general que busca definir el panorama oceanopolítico actual del Estado colombiano y, de esta forma, establecer un criterio lógico y claro de la manera adecuada de contribuir al desarrollo de la conciencia social marítima y a la voluntad política, factores preponderantes del poder marítimo de un Estado con visión oceánica.

Palabras clave: océano, estado, desarrollo, oceanopolítica, vectores, política.



Analysis of Colombian maritime power from an oceanic-political perspective

Abstract

This article aims at carrying out a specific analysis of the current state of Colombian maritime power from the perspective of the different vectors of ocean-politics, proposed by Chilean Admiral Jorge Martínez Busch, which in a holistic way will allow to show the weaknesses and strengths at the national maritime level.

Thanks to its geographical location, Colombia has the potential to be a bi-oceanic country with the vision of leveraging this condition in favor of its national interests and thus positioning itself in the regional environment as a bi-oceanic power. It is of this national interest, reflected in the National Policy of the Oceans (Pnoec) and in the Conpes 3990, from which the reference question of this research arises: how, through the ocean-political study, can the Colombian State strengthen its maritime power in a comprehensive and sustainable way?

To do this, a general objective was proposed that seeks to define the current ocean-political panorama of the Colombian State and, in this way, establish a logical and clear criterion of the appropriate way to contribute to the development of maritime social awareness and political will, preponderant factors of the maritime power of a State with an oceanic vision.

Keywords: ocean, state, development, ocean-politics, vector, politics.

Introducción

Comprender la importancia del mar y su íntima relación con el desarrollo del Estado desde todos los campos de acción de este, tales como político, social, económico y cultural, es fundamental para generar la transformación nacional hacia una potencia biooceánica que debe estar apalancada de una conciencia y una cultura oceánica, así como de una decisión política.

Aunando a esta noción, es importante delimitar el concepto de potencia oceánica, tal y como lo define el (Conpes, 2020): “son los Estados que ejercen soberanía; aprovechan su posición, sus ecosistemas marinos y su biodiversidad; hacen uso de los accesos a los océanos y las líneas marítimas; realizan actividades marítimas sostenibles y competitivas; defienden los intereses marítimos nacionales” (p. 3). Concepto que está directamente asociado a tres variables: el de la posición oceánica y marítima y el de la voluntad política del poder y de los intereses marítimos, siendo el último la principal fuente de estudio.

El Estado colombiano estableció cuáles eran sus intereses marítimos mediante la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros, delimitando la visión nacional y sirviendo como punto de partida hacia una proyección internacional marítima, abarcando temas

como la soberanía, el desarrollo económico y sostenible de los océanos, entre otros ([Comisión Colombiana del Océano, 2018](#)).

Así, el poder marítimo puede ser estudiado desde diferentes disciplinas, pero siempre teniendo en cuenta que su enfoque está ligado directamente a la relación de mar, geografía y hombre, es por esto que lo más lógico es que sea abordado bajo el concepto de la oceanopolítica como un sistema complejo, sabiendo que esta disciplina estudia la interacción del océano con el Estado y su entorno ([Díaz, Rodríguez y Uribe, 2015](#)), sus prioridades, sus intereses, entre otros, permitiendo con esto acercarse a la visión de convertir a Colombia en una potencia bioceánica.

Siendo la oceanopolítica el tema base del presente estudio, es fundamental dividir el objeto de este en los diferentes “vectores”, definidos por el almirante chileno Jorge Martínez Busch, los cuales son: comunicaciones, productivo, recreativo, urbano, jurídico y poder. Los anteriores son vitales para lograr la interacción conjunta y geográfica que permite a los estadistas una toma de decisiones específica e interrelacionada con los diferentes intereses marítimos nacionales ([Martínez, 1993](#)).

Con esto se retoma el planteamiento de un objetivo general, el cual está encaminado a definir el panorama oceanopolítico actual del Estado colombiano, enunciado que marcará una visión de la mejor forma de proyectar internacionalmente los intereses marítimos colombianos, frente a los actuales escenarios de interés nacional y desde una visión oceanopolítica.

Como parte de las diferentes hipótesis, se debe demostrar que la carencia de una conciencia marítima férrea ha llevado al país a generar un rezago en los avances de los diferentes vectores oceanopolíticos, lo que se ve reflejado en la falta de inversión y decisión política en cada uno de los aspectos relacionados con los intereses marítimos nacionales. Es por ello que el Estado colombiano debería asumir una posición más ambiciosa frente a escenarios de proyección marítima internacional, tales como: la Antártida y así alcanzar estatus de país consultivo; la salida al océano Pacífico, con el fin de potencializar la participación en el mercado de Asia-Pacífico y proyectarse decisivamente sobre el Caribe, para así alcanzar un papel de mayor preponderancia frente a las Antillas menores y las islas de Sotavento.

Metodología

La presente investigación se desarrolló mediante una metodología cualitativa de análisis bibliográfico y el establecimiento de un Estado basado en los diferentes vectores oceanopolíticos, con el fin de generar una propuesta de desarrollo del poder marítimo colombiano.

Para esto la investigación se dividió en dos fases:

Fase 1. Establecimiento de un estado del arte oceanopolítico

Análisis bibliográfico de la estructura oceanopolítica planteada desde la definición misma de este concepto y enfatizada en los diferentes vectores:

- Vector productivo
- Vector de comunicaciones
- Vector recreativo
- Vector urbano
- Vector jurídico
- Vector del poder

Fase 2. Análisis y diagnóstico

Una vez realizado el estado del arte de los diferentes vectores de desarrollo oceanopolítico y utilizando las diferentes herramientas de medición estadística disponibles, se adelantará el análisis del estado actual del poder marítimo colombiano desde cada uno de los vectores.

Este análisis se contrastará con la visión oceanopolítica y del poder marítimo colombiano planteados por diferentes actores nacionales con preponderancia y experiencia en el sector, tales como: el excanciller Julio Londoño Paredes, el profesor Andrés Franco y el almirante Ernesto Durán.

Diagnóstico de Colombia desde una visión oceanopolítica

A continuación y de una forma detallada, se realizará un análisis diagnóstico de los diferentes vectores oceanopolíticos necesarios para establecer el estado actual y generar un punto de partida de la visión de un poder marítimo preponderante e influyente, tanto a nivel nacional como regional. Cada uno de estos vectores se describirá en cuanto a los avances y las debilidades que ha tenido Colombia frente a estos y su influencia en el desarrollo de un país marítimo.

Vector productivo

Basado en las cuentas nacionales publicadas por el DANE para el año 2019, se muestra que las actividades marítimas representan un 5,8 % del PIB total, conformadas por las actividades de pesca, acuicultura, transporte acuático, fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques y fabricación de otros tipos de equipo de transporte (DANE, 2019).

Tabla I. Porcentaje de participación de actividades marítimas en el PIB (2018 - 2019)

Concepto	2018(a)	2019(b)
Pesca y acuicultura	0,19	0,2
Fabricación de vehículos automotores; otros tipos de equipo de transporte	0,25	0,25
Mantenimiento y reparación de vehículos automotores y motocicletas	0,72	0,71
Transporte acuático	0,03	0,03
Almacenamiento y actividades complementarias al transporte	0,9	0,93
Actividades de servicios administrativos y de apoyo	3,71	3,68
Participación de actividades marítimas y conexas en el PIB	5,81	5,8
Participación de actividades marítimas en el PIB	0,48	0,49

Notas: (a) provisional, (b) preliminar.

Fuente: (DANE, 2019).

Al tener en cuenta lo anterior, se evidencia que Colombia ha desarrollado su vector productivo hacia diferentes áreas, dentro de las cuales está la exploración y la explotación *offshore*, la cual durante los últimos ha años ha venido adquiriendo más fuerza, promovida por la Agencia Nacional de Hidrocarburos sobre todo en la costa Caribe, donde actualmente hay 17 contratos, pero de los cuales solo hay 2 en fase de producción, que son Chuchupa y Ballenas en la Guajira, los cuales producen el 28 % del gas que se consume en el país (Rodríguez, 2019).

La industria *offshore* juega un papel importante en la generación de empleo directo e indirecto, bajo una participación principalmente de personal especializado. Asimismo, tiende a dinamizar el gremio marítimo, desde servicios navieros hasta los de educación, acompañados de la industria logística, donde Barranquilla ha jugado un papel importante, buscando posicionarse como el centro de la industria por su infraestructura portuaria, su red hospitalaria de cuarto nivel, su aeropuerto internacional, entre otros.

Otra área es la relacionada con la pesca y la agricultura, que no ha demostrado una buena dinámica frente al PIB, muestra de ello es que 2009 su participación total fue del 0,18 % y el 2,66 % del PIB agropecuario frente al 2018, donde la participación en el PIB total fue del 0,19 % y el 2,68 % del PIB sectorial, mediante una producción anual estimada de 35 410 toneladas, de las cuales el 60 % fue aportado por la pesca marina en el Caribe y el Pacífico y el 40 % por la pesca continental, donde el principal componente es la captura de atún de aleta amarilla, barrilete, entre otros, y desde el punto de vista de la comercialización Colombia es procesador, lo que hace que el volumen de producto procesado sea mayor que el capturado por buques de bandera colombiana ([Ministerio de Agricultura, 2019](#)).

En cuanto a la acuicultura marina, el principal producto ha sido el cultivo de camarón que empezó con muy buenos volúmenes de producción durante el periodo 2009-2010, pero tuvo una ostensible reducción durante el periodo 2013-2015 y durante los últimos años ha venido repuntado, destacando un aumento del 21 % entre 2017 y 2018 ([Ministerio de Agricultura, 2019](#)).

Las razones de los resultados pueden ser diversas, desde la misma configuración natural hasta el cambio climático, la contaminación marina, la degradación del hábitat y la sobrepesca, donde una de cada tres poblaciones de peces marinos está sobreexplotada ([FAO, 2019](#)). También la pesca artesanal e industrial se ven afectadas por la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (Indnr), uno de los problemas más grandes que se enfrenta a nivel mundial que, de acuerdo con cifras de la FAO, el 50 % del producto disponible a nivel mundial proviene de pesca ilegal, provocando pérdidas económicas en el orden de los 23 billones de dólares anuales ([Fundación MarViva, 2015](#)). Estas malas prácticas van acompañadas de intereses económicos y organizaciones criminales que hacen de la amenaza día a día más grave, frente a la conservación y el manejo sostenible de la población pesquera. Para el caso colombiano, la Indnr abarca inclusive la utilización no sostenible en altamar y en zonas sometidas a jurisdicción nacional, normalmente acompañadas de formas de trabajo no formal ([Conpes, 2020](#)).

Por otro lado, la industria del sector astillero, enmarcada en las actividades de construcción, reparación y mantenimiento de embarcaciones y artefactos navales, tiene su gran apuesta hacia el aprovechamiento del aumento de la demanda de servicios de reparación y conversión, producto del crecimiento de la flota mundial ante un incremento del comercio mundial por vía marítima y en general de los servicios marítimos, situación que permitirá explotar las ventajas comparativas ante la ubicación geográfica privilegiada, la ampliación del canal de Panamá y las considerables inversiones que se han hecho en mejorar las condiciones de navegabilidad de los ríos ([Colombia Productiva, 2020](#)).

Desde el año 2018, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, por medio de la Resolución 1495, estableció unos beneficios para el sector de astilleros, donde a través del

Programa de Transformación Productiva PTP, les permitió reducir a 0 % el arancel para 395 subpartidas que no se originan en el país, pero que son necesarias para construcción, reparación y modificación de embarcaciones (Colombia Productiva, 2018), lo que se convierte en una gran ventaja a nivel competitivo para el desarrollo del sector, ahorrándose cerca de 400 000 millones de pesos. De acuerdo con información de la Dirección General Marítima, para finales del 2019, en Colombia estaban registrados 42 astilleros y 16 talleres de reparación naval, ubicados en los departamentos de Antioquia, Atlántico, Bolívar, Chocó, Cundinamarca, Magdalena, Nariño y Valle del Cauca, los cuales generan cerca de 6000 empleos directos y 4000 indirectos (Restrepo, 2019).

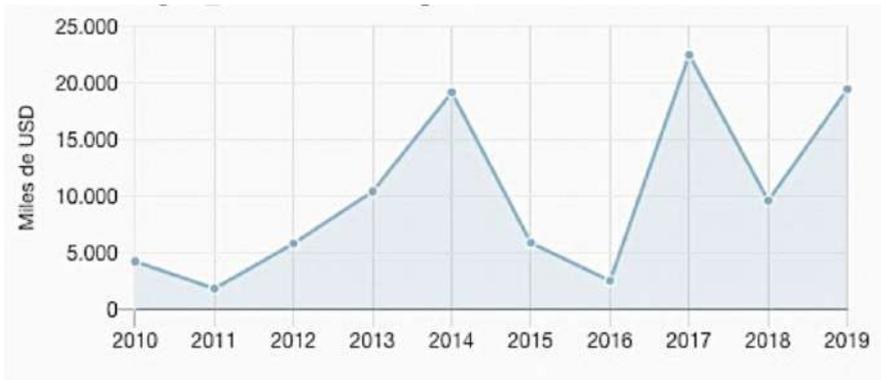


Figura 1. Dinámica de exportaciones del sector astillero

Fuente: (Colombia Productiva, 2020).

Fue así que la industria de astilleros exportó, entre los años 2010 y 2019, cerca de USD 101 millones, como lo muestra la imagen 1, de los cuales solo en 2019 logró exportar USD 19,4 millones hacia países como Costa Rica, Antigua y Barbuda, Estados Unidos, Aruba y Canadá. Como se puede apreciar en la imagen 2, se contó con participaciones del 68 % de Bolívar, Bogotá con el 13 %, Antioquia con el 10 % y Magdalena con el 8 %. (Colombia Productiva, 2020), pero tal vez el factor más importante de esta industria se ve materializado en la dinamización de gran cantidad de industrias auxiliares y proveedores que están vinculados directa e indirectamente, así como las que están estrechamente ligadas al producto terminado, que están en el orden de 14 ramas de actividad económica (Conpes, 2020).

Dentro de la industria de astilleros, la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial (Cotecmar) juega un papel fundamental, donde para el año 2019 atendieron un total de 72 proyectos de reparación y mantenimiento, distribuidos en 88 % (63 proyectos) en dique, un 7 % (5 proyectos) en muelles de Cotecmar, un 4 % (3 proyectos) en muelles externos y un 1 % (1 proyecto) de ingeniería,

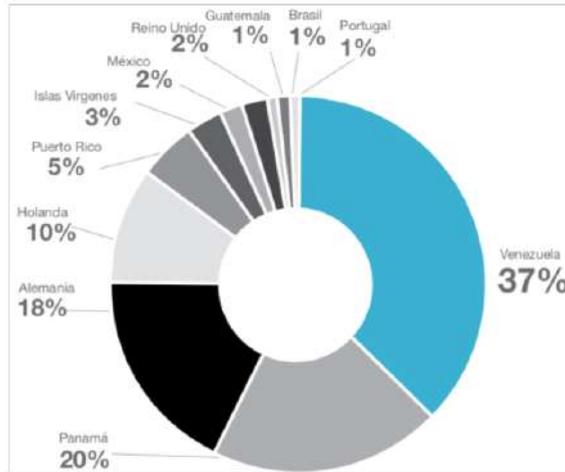


Figura 2. Comportamiento de exportaciones

Fuente: (Cotecmar, 2020).

por intermedio de sus proyectos de reparación. De los cuales un 43 % (31 proyectos) fueron exportaciones y el 57 % restante (41 proyectos) fueron ventas nacionales. Adicionalmente, Cotecmar dentro de su línea de innovación, tiene proyectos de interés nacional como la Plataforma Estratégica de Superficie (PES), la cual busca dinamizar la producción nacional convirtiéndose en un hito para la industria, para la Armada y para el país (Cotecmar, 2020).

Vector de comunicaciones

La mayor parte del comercio mundial se realiza por vía marítima, lo que ha hecho que cada día cobre más relevancia como factor de comunicación para el mundo, gozando de gran importancia al momento de determinar en qué posición se encuentra un país frente a otros. Ante esta premisa, diferentes instituciones adelantan estudios con el fin de medir la conectividad por vía marítima, como es el caso del Índice de Conectividad de Transporte Marítimo (LSCI, por sus siglas en inglés), calculado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (Unctad) (Portafolio, 2018).

Actualmente, Colombia ostenta la posición como el país mejor conectado de Suramérica de acuerdo con el LSCI, tal y como lo manifestó Jan Hoffmann, director de la sección de comercio y facilitación del Unctad, partiendo de datos como la cantidad de buques, su tamaño, su capacidad de carga, el número de empresas y los servicios que estas prestan, obteniendo un índice de 50,1 para el año 2018, ubicándolo por encima de países como Chile,

Argentina e incluso Brasil, como se puede ver en la imagen 3 (Portafolio, 2018).

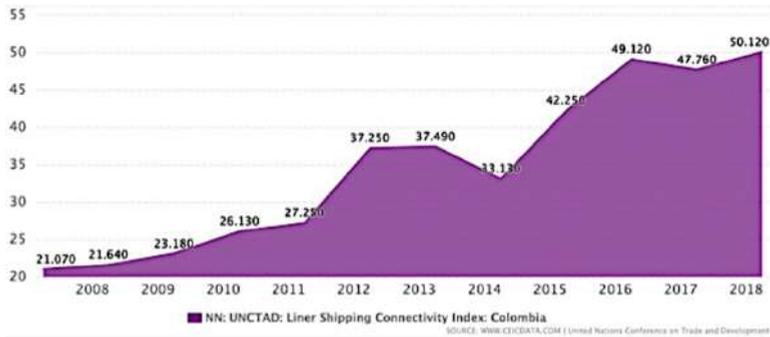


Figura 3. Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) para Colombia

Fuente: (Cotecmar, 2020).

Asimismo, el informe de Naciones Unidas hace énfasis en la importancia de las oportunidades que brinda la tecnología para mejorar la eficacia de los puertos y en general del transporte marítimo, destacando entre los casos de éxito el puerto de Cartagena en el gran Caribe, el cual es comparado con puertos de la envergadura de Rotterdam en Europa y Lome en África, los cuales han tenido grandes inversiones en sistemas comunitarios portuarios, optimización de llamadas portuarias, automatización, entre otros. De hecho, el puerto es destacado como uno de los más eficientes y conectados de América (United Nations Conference on Trade Development, 2019).

Por otro lado, anualmente la Cepal elabora un informe sobre el movimiento de contenedores en la región, basado en la información de puertos y autoridades portuarias de 118 países analizados, obteniendo como resultado un aumento de la actividad del 7,7 % frente al 2017, con un volumen aproximado de 53,2 millones de TEU en América Latina. Adicionalmente, el informe presenta un ranking de los principales 20 puertos de la región, donde Cartagena se ubica en la cuarta posición con 2,8 millones de TEU, superado solamente por Colón en Panamá, Santos en Brasil y Manzanillo en México. Buenaventura se ubica en la décimo segunda posición con 1,3 millones de TEU, como se puede ver en la imagen 4 (Comisión Colombiana del Océano, 2018).

Este vector también contempla el uso del mar para otros tipos de comunicaciones que no impliquen buques, como es el caso de los cables submarinos que utilizan el lecho marino para interconectar al mundo mediante la fibra óptica para la transmisión de datos a través de un terminal terrestre y otro marino, los cuales están conectados por medio de unidades de ramificación (Davos, 2018). Actualmente hay más 460 cables submarinos en todo el mundo, de los cuales Colombia está conectado a 11 de ellos, interconectándolo con



Figura 4. Los puertos top 20 de América Latina y el Caribe

Fuente: (Cepal, 2019).

toda América y desde ahí al resto del planeta, inclusive uno de ellos interconecta a la isla de San Andrés con Coveñas, como se puede ver en la imagen 5, permitiendo con esto potencializar la competitividad del país, partiendo de la premisa de que en la era digital entre más interconectado se esté, mayor será su posibilidad de ser competitivo (TeleGeography, 2020).

Vector recreativo

En Colombia, el turismo ha venido presentando un crecimiento significativo, producto de las condiciones favorables de seguridad y accesibilidad, alcanzando un valor agregado

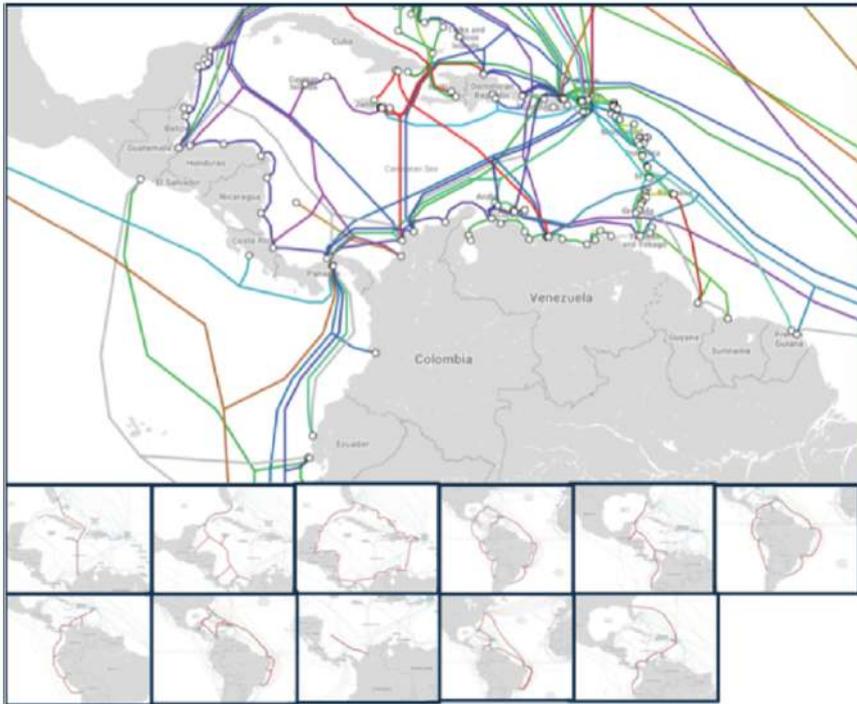


Figura 5. Cables submarinos que conectan a Colombia

Fuente: Submarine Cable Map, 2020.

por concepto de alojamiento y comida en 2019 de 34 113 miles de millones, presentando un crecimiento del 4,7 % frente al año anterior. La tasa de ocupación hotelera durante el 2019 fue del 57,8 %, la cifra más alta de la historia, donde Cartagena con 71,6 % y la isla de San Andrés con un 66,5 % fueron los que mostraron mayor ocupación ([Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2013](#)).

De igual forma, durante el 2019 llegaron al país cerca de 4,5 millones de visitantes no residentes, de los cuales 3,2 millones corresponden a extranjeros no residentes, demostrando un crecimiento del 2,7 % frente al año anterior. Desde el punto de vista del turismo náutico, esto tiene un gran potencial con puntos focales en diferentes partes de la costa colombiana, como se puede ver en la imagen 6, donde la dinamización de las visitas de extranjeros se ha dado mediante la apuesta del país hacia el arribo de los cruceros, demostrando un gran potencial, muestra de ello es que a bordo de cruceros internacionales llegaron 361 531 extranjeros al país, mediante el arribo de 130 cruceros, distribuidos en 116 por Cartagena, 11 por Santa Marta y 3 por la isla de San Andrés ([Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2013](#)).



Figura 6. Zonas de desarrollo de turismo náutico

Fuente: MinComercio, 2013.

Así, las cifras son alentadoras y Colombia ha venido consolidándose como destino turístico, donde el turismo náutico específicamente se ha desarrollado principalmente más hacia la región Caribe que hacia la región Pacífico. Lo anterior como consecuencia de las escasas posibilidades de aprovechamiento reinante en el Pacífico colombiano, al margen de su fuerte potencial turístico, ya que la mayor parte de la capacidad está desplegada al Caribe, donde de acuerdo con cifras del Ministerio de Comercio, se concentra un 37 % en Cartagena, seguida del golfo de Morrosquillo y la bahía de Cispatá con 27 % y la isla de San Andrés con 13 % (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2013). En parte, esto es consecuencia de que el Caribe tiene mejores condiciones turísticas, como 60 atractivos turísticos contra 4 en el Pacífico, en el Caribe hay 29 municipios con formación en bilingüismo y en cambio en el Pacífico solo 4. Esto sin contar que para el 2019, la región pacífica registra 3820 prestadores de servicios turísticos, frente al Caribe que cuenta con 12 237 prestadores de servicios turísticos (Conpes, 2020).

Vector urbano

Colombia cuenta con 32 departamentos, de los cuales 12 tienen límites con el mar y están distribuidos en dos regiones: **Caribe**, integrada por los departamentos de Antioquia,

Atlántico, Bolívar, Córdoba, Chocó, la Guajira, Magdalena, Sucre y el departamento archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina; luego **Pacífico**, compuesta por los departamentos del Cauca, Chocó, Nariño y Valle del Cauca. Estos departamentos a su vez se subdividen en 47 municipios costeros, 31 en el Caribe y 16 en el Pacífico, como se puede ver en el mapa de la imagen 7.



Figura 7. Departamentos y municipios costeros de Colombia

Fuente: (Conpes, 2020).

Dentro de la región del Caribe continental, el corredor conformado por las ciudades de Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y Riohacha concentran la mayor parte de la población, así como las actividades económicas relacionadas con la industria, el sector portuario, el turismo, la pesca, la generación de energía, la infraestructura vial, la urbanización, entre

otros. Por el lado del Pacífico, se concentra en el puerto de Buenaventura y Cali, aunque se encuentra a más de 100 km de costa, se convierte en polo de concentración y como centros secundarios Tumaco, Guapi, El Charco y Bahía Solano (Avella *et al.*, 2009).

Al analizar los indicadores socioeconómicos del 2019, claramente se ve un rezago por parte de los municipios costeros frente al resto del país, siendo más marcado en el Pacífico, donde indicadores como el de desempeño municipal, que busca medir la gestión y los resultados de las entidades territoriales, está casi 10 puntos por debajo de la media nacional y del Caribe. En los indicadores de cobertura de servicios públicos el panorama es aún más rezagado, donde solo un 30 % tiene cobertura de acueducto en el Pacífico frente al 70 % nacional, un 5,7 % de cobertura del alcantarillado en el Caribe insular frente al 47,3 % nacional y solo el 60 % tiene cobertura de energía en el Pacífico frente al 93 % nacional.

Tabla II. Resumen de indicadores socioeconómicos de los municipios costeros de Colombia

Indicador	Colombia	Caribe	Caribe insular	Pacífico	Total costeros
Índice de desempeño fiscal	68,3	71	72,4	62,7	68,2
Medición del desempeño municipal	49,2	48	48	38,6	44,7
Índice de riesgo ajustado por capacidades	52,1	47,8	37,6	54,3	49,8
Puntaje Saber 11 - matemáticas y lenguaje	49,3	5,8	43,7	40,3	43,8
Cobertura en educación media	40,7	35,3	59,4	13,4	28,2
Cobertura en transición	52,1	54,4	44,6	43	50,2
Cobertura en salud	80,6	82,8	68,6	70,9	78,3
Vacunación prevalente	93,8	90,7	91,2	81,5	87,5
Tasa de mortalidad	4,6	3,1	4,3	1,6	2,6
Cobertura en acueducto	70,9	57,4	88,7	30,1	48,6
Cobertura en alcantarillado	47,3	30,8	5,7	14,9	24,7
Cobertura en energía	93,1	87,9	98,6	60,6	78,7
Cobertura en internet	12,5	13,6	29,3	6,5	11,4
Cobertura en gas natural	33,4	41,1	Nd(a)	4,6	28,1
Tasa de homicidios por cada 100 000 habitantes	23,7	29,9	Nd(a)	46,8	35,1
Tasa de hurtos por cada 10 000 habitantes	202,3	209,9	193,3	73,7	162,1
Violencia intrafamiliar	10,6	8,1	19,3	2,8	6,5
Valor agregado per cápita	13 074 569	7 718 176	17 185 140	4 183 858	6 694 651

Notas: Nd(a): no disponible.

Fuente: Dirección de Descentralización y Desarrollo Regional del DNP, 2019.

Desde el punto de vista de la cobertura en educación en los municipios costeros, el 28 % de la población tiene acceso a la educación media y solo en el Pacífico el 13,4 % tiene acceso, lo que en definitiva dificulta las posibilidades de desarrollo en la regiones costeras, limitando las oportunidades y por el contrario aumentando los indicadores delictivos y de violencia, donde la tasa de homicidios por cada 100 000 habitantes de los municipios costeros está

12 puntos porcentuales por encima de la media nacional y en el Pacífico está 23 puntos porcentuales por encima (Conpes, 2020).

Vector jurídico

Durante los últimos años, Colombia ha hecho importantes avances para fortalecer la visión oceanopolítica nacional, muestra de ello es que, por primera vez dentro del Plan Nacional de Desarrollo, se incluyó a los océanos como una región propia del territorio colombiano, reconociendo su importancia y, sobre todo, haciendo énfasis en el interés de posicionarse como potencia bioceánica, partiendo de la ubicación estratégica del país. Dentro del plan, el Gobierno nacional se trazó tres objetivos y cuatro metas sobre la región, abarcando temas como la gobernanza, la conectividad y la apropiación social de los océanos (Departamento Nacional de Planeación, 2019).

De la misma forma, dentro de la Política de Seguridad y Defensa Nacional se estableció como objetivo estratégico preservar el agua, la biodiversidad y los recursos naturales, elevándoles el estatus a **activo estratégico de la nación** y se ubicaron como intereses nacionales. Adicionalmente, se establece que se debe fortalecer el programa antártico colombiano y los convenios internacionales para proteger los intereses y los derechos marítimos de los colombianos (Ministerio de Defensa Nacional, 2019).

En la misma vía, mediante la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros (Pe-noec), como documento fundamental para una política de Estado, hay un enfoque en temas como promover los intereses marítimos nacionales, la apropiación y el reconocimiento del territorio marítimo, el aprovechamiento sostenible de los recursos, entre otros, incorporando escenarios de participación multilateral. Por intermedio de cinco áreas temáticas: integridad y proyección del territorio marítimo; desarrollo económico; fortalecimiento de la gobernanza marino-costera; uso sostenible de la biodiversidad marina y cultura, y educación y ciencias marítimas, las cuales a su vez se dividen en 21 estrategias específicas (CCO, 2018).

Adicionalmente, el más reciente aporte a la visión oceanopolítica del país se da mediante el documento Conpes 3990, sobre la Política de Colombia como potencia bioceánica sostenible 2030, mediante un enfoque global y proyectado hacia el futuro, el cual busca posicionar a los océanos como factor de desarrollo sostenible, basado en el concepto de potencia oceánica (Conpes, 2020) y planteándose como objetivo general en el (Conpes, 2020) “proyectar a Colombia como potencia bioceánica para el año 2030, mediante el aprovechamiento integral y sostenible de su ubicación estratégica, condiciones oceánicas y recursos naturales para contribuir al desarrollo sostenible del país” (p. 3). Para alcanzar este objetivo, en la política se establecieron cinco ejes estratégicos mediante el (Conpes, 2020): “1. Gobernanza interinstitucional bioceánica; 2. Soberanía, defensa y seguridad integral

marítima; 3. Conocimiento, investigación y cultura marítima; 4. Ordenamiento y gestión de los espacios marinos, costeros e insulares, y 5. Desarrollo de las actividades marítimas y los municipios costeros” (p. 3).

Por otro lado, desde el punto de vista internacional, la Organización Marítima Internacional (OMI) nace en 1948 como organismo especializado de las Naciones Unidas en asuntos marítimos, seguridad en la navegación y contaminación del mar provocada por los buques. Colombia se hizo miembro mediante la aprobación de la Ley 6 de 1974 y cuenta con un representante permanente, asimismo participa regularmente de las asambleas generales citadas cada dos años, así como de los diferentes comités y subcomités con los otros 172 países miembros y 3 asociados (Pedroza y Uribe, 2018).

Por medio de la OMI se han fomentado más de 50 convenios y 1000 códigos y recomendaciones sobre seguridad, protección prevención de contaminación, entre otros. A continuación, se relacionarán los principales convenios adoptados por los Estados miembros, de los cuales Colombia hace parte, como el convenio internacional para facilitar el tráfico marítimo internacional, el convenio internacional para prevenir la contaminación por buques de 1973 y su protocolo de 1978 (Marpol), el convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo de 1979 (SAR), el convenio sobre reglamento internacional para prevenir los abordajes (Colreg), entre otros (Pedroza y Uribe, 2018).

Tal vez uno de los factores más importantes en el panorama internacional es la relación de Colombia frente la Convención del Mar (Convemar), firmada en Jamaica en 1982, donde el país no la ha ratificado por diferentes razones, como la falta de interés del Estado para hacerlo, lo que implicaría estudios juiciosos desde diferentes sectores como político, internacional, entre otros (Pedroza y Uribe, 2018).

Asimismo, se ha manejado la teoría de que la ratificación de la Convemar puede ser contraproducente para el país en la definición de las diferencias limítrofes con Nicaragua y Venezuela, pero esto pierde fuerza cuando se analiza que, en el diferendo con Nicaragua, la Corte de la Haya bajo la premisa del Derecho Internacional Consuetudinario, de forma coercitiva, se declaró competente para dirimir la plataforma extendida solicitada por el país centroamericano (Cadena y Devia, 2012). En el caso de Venezuela, la perspectiva es diferente porque ambos países no son firmantes de la convención, sin contar que, desde la instalación en 1990 de la Comisión de Negociación Limítrofe, las dos naciones decidieron solucionar sus problemas limítrofes de manera directa (Cadena y Devia, 2012).

Vector del poder

Basado en el concepto del almirante Jorge Martínez Bush, el vector del poder se refiere específicamente al poder naval junto con la estrategia naval, caracterizados por la defensa nacional y la seguridad marítima. Por tal motivo, en primera instancia es importante deli-

mitar ambos conceptos, donde la defensa nacional se refiere al conjunto de disposiciones y actividades que permitan proteger los intereses vitales de la nación (Conpes, 2020). La seguridad marítima integral se refiere, de acuerdo con la Dirección General Marítima (2020), a: “la gestión articulada y armonizada de autoridades y usuarios, dirigida a minimizar los riesgos antrópicos, naturales e institucionales asociados a las actividades marítimas, que pueden afectar el desarrollo económico, sociocultural en el territorio marítimo, fluvial y costero” (p. 1).

Así, dentro de la perspectiva de la defensa nacional, tal vez el interés predominante es el de proteger la soberanía nacional y mantener la integridad del territorio, donde para tal fin la Armada de la República de Colombia (ARC) formuló el Plan 2042, con su concepto de Procyon, como se puede ver en la imagen 8, donde se trazaron diferentes objetivos, dentro de los cuales uno de ellos contempla los medios marítimos y aéreos para dar cobertura al territorio marítimo colombiano, contando actualmente con el 48 % de esos medios requeridos. Adicionalmente, para el cumplimiento de la función, la institución cuenta con los medios navales estratégicos, materializados en los submarinos oceánicos y las fragatas misileras, los cuales fueron adquiridos entre los años 70 y 80, aunque sufrieron una modernización entre los años 2008 y 2014 por medio del plan “Orión”, ya están entre los 40 años de servicio, cumpliendo la vida útil y por tal motivo requerirían de una renovación, manteniéndose a la vanguardia tecnológica para poder mantener una disuasión creíble (Conpes, 2020).



Figura 8. Concepto general del plan Procyon 2042

Fuente: ARC, 2020.

En complemento, la Armada Nacional por medio del vértice de proyección internacional, dentro de la estrategia pentagonal, ha propendido por ser importante y contribuir a la integración regional a través de la participación en operaciones de índole multinacional y en escenarios de interés mundial, como el cuerno de África o la Antártida. Todo lo anterior sumado al esfuerzo nacional mediante el cual se alcanzó el estatus de socio estratégico dentro de la OTAN, fundamental para fortalecer la imagen internacional (Alonso y Gómez, 2017).

Por otro lado, el punto de vista de la seguridad marítima integral se materializa con la estrecha interrelación entre la Armada Nacional y la Dirección General Marítima (Dimar), enmarcado en tres factores: la seguridad vista de forma global dentro del empleo eficiente del mar; desde la salvaguarda de los buques, las plataformas y las instalaciones portuarias; previniendo la contaminación marítima y la garantía de una navegación segura, abarcando diferentes áreas de interés como la señalización marítima adecuada y toda la infraestructura para el control de tráfico marítimo por intermedio del Sistema Integrado de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima (Sictvm) en coordinación con guardacostas (Rodríguez, 2017).

Con base en lo anterior, la autoridad marítima en su estrategia de seguridad integral marítima contempla diferentes aspectos como la seguridad física y la náutica (*safety*), la seguridad marítima y portuaria (*security*), la seguridad jurídica (estabilidad) y la protección del medio marino (seguridad ambiental) (Rodríguez, 2017).

Al mismo tiempo, la Armada Nacional dentro de su estrategia pentagonal, como se aprecia en la imagen 9, en su vértice de seguridad marítima, plantea dentro de su estrategia pentagonal que en coordinación con la autoridad marítima buscará como primer objetivo garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y de las embarcaciones, partiendo desde la prevención hasta el rescate, proteger y preservar los intereses marítimos de la nación. Desde el vértice internacional, aporta el desarrollo de las operaciones de interdicción marítima y en entrenamiento a los países aliados. Desde el vértice de desarrollo marítimo se enfoca en hacer cumplir la legislación en cuanto a la protección del mar y sus recursos, así como la promoción de la investigación científica. Por último, desde el vector de protección del medioambiente busca resguardar los mares y los océanos, desestimular la pesca ilegal y el tráfico de especies, así como coordinar interinstitucionalmente con las autoridades ambientales (Armada República de Colombia, 2020).

En efecto, uno de los pilares de la seguridad integral marítima reposa sobre el control del tráfico marítimo, donde el sistema integrado juega un papel fundamental y ha sido el más claro ejemplo de la unificación institucional, ya que la Dirección General Marítima y la Armada Nacional-Cuerpo de Guardacostas, son las entidades responsables del control del tráfico marítimo de acuerdo con sus normas constitutivas: el Decreto Ley 2324 de 1984



Figura 9. Vértices de la estrategia pentagonal de la Armada de Colombia

Fuente: Armada de la República de Colombia, 2016.

y el Decreto 1874 de 1979. Si bien ambas instituciones pertenecen al Ministerio de Defensa, desarrollaban sus funciones de manera independiente, pero actualmente la integración es total, cada institución despliega su función dentro del mismo recinto, compartiendo gastos de manutención y mantenimiento, logrando inclusive tener un solo jefe de torre (Rodríguez, 2017).

Concretamente, Colombia cuenta con una capacidad instalada conformada por diez estaciones de control de tráfico y vigilancia ubicadas en Buenaventura, Candelilla de la Mar y Tumaco para el controlar el Pacífico; en el Caribe se encuentran Barranquilla, Cartagena, Coveñas, la isla de San Andrés (con cobertura radar en Serranilla), Providencia, Santa Marta y Turbo, las cuales están enlazadas a los centros regionales y al nacional en Bogotá, desde donde se supervisa todo el sistema. Dentro de sus principales características cuenta con cobertura radar de aproximadamente 50 km costa afuera, integración con AIS, VMS y bases de datos de naves, vigilancia con cámara diurna-nocturna, *software* especializado en búsqueda y rescate, enlace con el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, entre otras (Comando Guardacostas, 2018).

Para finalizar, es importante conocer en qué situación se encuentra Colombia para tomarla como punto de referencia en la proyección internacional, por lo cual se tomará en cuenta el informe anual de presencia global, presentado por el Real Instituto Elcano de España, quienes realizan un análisis de la presencia internacional de diferentes países y cuantifica su posición a nivel global mediante el cálculo de tres dimensiones:

1. Económica: energía, bienes primarios, manufactura, inversión y servicios.
2. Militar: tropas y equipamiento militar.
3. Blanda: cooperación al desarrollo, educación, ciencia, tecnología, información, cultura, deporte, migraciones y turismo.

Dentro del índice de Elcano, Colombia cuenta con un 38,4 % en la dimensión económica, 12 % en presencia militar y 49,6 % en la dimensión blanda; motivo por el cual ocupa la posición número 46 entre 110 países que fueron evaluados en el índice, ubicándose por debajo de Portugal y por encima de Nigeria (Real Instituto Elcano, 2018). La importancia de este índice radica en que permite analizar cuáles son las fortalezas y las debilidades del país frente al mundo.

Conclusiones

El diagnóstico inicial del panorama actual de Colombia bajo el concepto de los vectores oceanopolíticos, propuesto por el almirante chileno Jorge Martínez Bush, arrojó que dentro del vector productivo la industria marítima tiene un aporte importante al PIB nacional, principalmente mediante actividades como la explotación *offshore* de hidrocarburos y la industria del astillero; por el contrario, la pesca en el país no ha tenido una importante participación y se ha visto considerablemente afectada por la pesca ilegal. Bajo el vector de comunicaciones se destaca que actualmente Colombia ostenta el título del país mejor conectado de Suramérica, de acuerdo con el Índice de Conectividad de Transporte Marítimo

(*LSCI*), publicado por la Unctad, donde Cartagena es un caso de éxito, ocupando el cuarto puesto dentro del *ranking* de la Cepal, destacando también las oportunidades que brinda el mar para la conectividad por medio de los cables submarinos.

Para el vector recreativo, el país ha demostrado un crecimiento substancial en el turismo internacional, donde el turismo náutico y especialmente la llegada de cruceros juegan un papel preponderante, poniendo en evidencia un considerable desbalance entre la región Caribe y la del Pacífico, siendo la primera la que demuestra unas mejores condiciones para el turismo. En el vector urbano, Colombia tiene 12 departamentos que tienen salida al mar, con 47 municipios costeros, donde se evidencia que estos demuestran un claro rezago frente al resto del país, siendo más marcado en el Pacífico.

Dentro del concepto del vector jurídico, el país ha expuesto transcendentales avances como la inclusión de los océanos por primera vez dentro del Plan Nacional de Desarrollo, como una región propia del territorio colombiano, complementado con documentos que permiten consolidar la visión marítima del país, como la Penoec y el Conpes 3990, y a la política de Colombia como potencia bioceánica sostenible 2030. Finalizando el diagnóstico con el vector del poder, la Armada de Colombia proyecta su plan de desarrollo con un horizonte al 2042, también contempla la estrategia pentagonal de la Armada mediante la cual ha propendido por mantenerse influyente a nivel internacional y enfocando gran parte del esfuerzo institucional a la consolidación de la seguridad marítima integral, de la mano de la Dirección General Marítima.

En complemento, el país ha venido afianzando su liderazgo regional por medio de estrategias como la cooperación Sur-Sur, que ha llevado inclusive a la materialización de la Campaña Naval Orión, mediante la cual el país se ha proyectado como referente en la lucha contra el narcotráfico, pero en el Caribe es donde el país tiene sus mayores amenazas que comprometen la integridad territorial, por cuenta de los diferendos limítrofes con Nicaragua y Venezuela, especialmente con el país centroamericano que ha emprendido una campaña jurídica para ampliar su territorio.

Así, con el diagnóstico desde una perspectiva oceanopolítica y la delimitación de los escenarios marítimos de interés nacional, se definió la visión prospectiva mediante la cual se establecieron los retos y los desafíos que traería el futuro marítimo, contrastado con la proyección internacional marítima de otros países, estudiando dos potencias y dos países de referencia regional, que permitieran vislumbrar cuáles son los intereses de otros actores.

Por último, basado en la investigación adelantada, se recomienda implementar las líneas de acción como complemento a la estrategia marítima y de esta forma contribuir a alcanzar los intereses marítimos nacionales, aunando esfuerzos para que Colombia logre convertirse en una potencia bioceánica y, de esta forma, aprovechar al máximo las ventajas oceanopolíticas que brinda la posición del país.

Referencias

- [Alonso y Gómez, 2017] Alonso, D. y Gómez, F. (2017). Armada de Colombia como armada mediana de proyección regional. En S. Uribe, H. Rodríguez, S. Rivera, L. Osorio, R. Valdivia, J. Ferrari, . . . H. Vallejo y S. Uribe (eds.), *El Estado y el Mar*. Bogotá D.C., Colombia: Escuela Superior de Guerra. ↑Ver página 214
- [Armada República de Colombia, 2020] Armada República de Colombia. (2020). *Plan Estratégico Naval 2020 - 2042*. Bogotá D. C., Colombia: Armada Nacional. ↑Ver página 214
- [Avella et al., 2009] Avella, F., Osorio, A., Parra, E., Burgos, S., Vilardy, S., Botero, C., . . . Mojica, D. (2009). *Gestión del Litoral en Colombia, Reto de un País con Tres Costas*. Comisión Colombiana del Océano. Bogotá D.C.: Universidad Nacional de Colombia. Recuperado de http://www.cco.gov.co/docs/ibermar/g_litoral.pdf ↑Ver página 210
- [Cadena y Devia, 2012] Cadena, W. y Devia, C. (2012). Conflictos de delimitación marítima y la Convemar, una mirada desde Colombia. *Revista Prolegómenos*, 15, 199-223. doi: 10.18359/prole.2365 ↑Ver página 212
- [Cepal, 2019] Cepal. (2019). *Actividad portuaria 2018. Los puertos Top 20 en América Latina y el Caribe*. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/infografias/actividad-portuaria-2018-puertos-top-20-america-latina-caribe> ↑Ver página 206
- [Colombia Productiva, 2020] Colombia Productiva. (2020). *Industria del Movimiento*. Recuperado de <https://www.maro.com.co/apuesta-pdp/bienes/1> ↑Ver página 202, 203
- [Colombia Productiva, 2018] Colombia Productiva. (2018). *Conozca el Trámite para Acceder a los Beneficios Arancelarios de Proastilleros*. Recuperado de <https://www.colombiaproductiva.com/ptp-comunica/noticias/conozca-el-tramite-para-acceder-a-los-beneficios-a> ↑Ver página 203
- [Comando Guardacostas, 2018] Comando Guardacostas. (2018). *Directiva Permanente Organización Estaciones SICTVMF. 3 - 8*. Bogotá D. C., Colombia: Comando Guardacostas. ↑Ver página 216
- [Comisión Colombiana del Océano, 2018] Comisión Colombiana del Océano. (2018). *Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros (PNOEC)*. Bogotá D. C., Colombia: Comisión Colombiana del Océano. ↑Ver página 199, 205

- [Conpes, 2020] Conpes. (2020). *CONPES 3990 - Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030*. Bogotá D. C., Colombia: Consejo Nacional de Política Económica y Social. ↑Ver página 198, 202, 203, 208, 209, 211, 213
- [Cotecmar, 2020] Cotecmar. (2020). *Informe de Gestión COTECMAR 2019*. Bogotá D. C., Colombia: Cotecmar. ↑Ver página 204, 205
- [Davos, 2018] Davos, J. (2018). *Oceanopolítica: El mar como imperativo de desarrollo y seguridad*. Sangolgui, Ecuador: Centro de Estudios Estratégicos de Ecuador. ↑Ver página 205
- [DANE, 2019] DANE. (2019). *Cuentas Nacionales 2019*. Bogotá D. C., Colombia: DANE. ↑Ver página 201
- [Departamento Nacional de Planeación, 2019] Departamento Nacional de Planeación. (2019). *Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad*. Bogotá D. C., Colombia: Grupo de Comunicaciones. ↑Ver página 211
- [Díaz, Rodríguez y Uribe, 2015] Díaz, J., Rodríguez, M. y Uribe, S. (2015). *Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva* (Vol. 1). Bogotá D. C., Colombia: Escuela Superior de Guerra. ↑Ver página 199
- [FAO, 2019] FAO. (2019). *La pesca necesita una nueva visión por la creciente inquietud sobre el estado de los océanos*. Recuperado de <http://www.fao.org/news/story/es/item/1251660/icode/> ↑Ver página 202
- [Fundación MarViva, 2015] Fundación MarViva. (2015). *Pérdidas reales tras la pesca ilegal en Colombia*. Recuperado de <https://sostenibilidad.semana.com/medio-ambiente/articulo/pesca-ilegal-colombia-perdidas-reales-tras-practica-colombia/33859> ↑Ver página 202
- [Martínez, 1993] Martínez, J. (1993). *Oceanopolítica: Una alternativa para el desarrollo*. Santiago de Chile, Chile: Andrés Bello. ↑Ver página 199
- [Ministerio de Agricultura, 2019] Ministerio de Agricultura. (2019). *Estrategia de política para el sector de pesca y acuicultura*. Bogotá D. C., Colombia: Ministerio de Agricultura. ↑Ver página 202
- [Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2013] Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2013). *Plan Nacional de Turismo Náutico de Colombia*. Recuperado de https://fontur.com.co/aym_document/aym_estudios_fontur/TURISMO_

[NAUTICO_PLAN_NACIONAL_DE_TURISMO_NAUTICO_DE_COLOMBIA.PDF](#) ↑Ver página 208

[Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2013] Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2020). *Informe de Turismo 2019*. Recuperado de <https://www.mincit.gov.co/getattachment/estudios-economicos/estadisticas-e-informes/informes-de-turismo/2019/diciembre/oe-turismo-enero-diciembre-12-03-2020.pdf.aspx> ↑Ver página 207

[Ministerio de Defensa Nacional, 2019] Ministerio de Defensa Nacional. (2019). *Política de Defensa y Seguridad*. Bogotá D. C., Colombia: Ministerio de Defensa Nacional. ↑Ver página 211

[Pedroza y Uribe, 2018] Pedroza, W. y Uribe, S. (2018). El derecho del mar y su relación con el poder marítimo. En D. Rojas, H. Rodríguez, S. Uribe, L. Osorio, P. Iregui, N. Perez, ... y S. Rivera (eds.), *Intereses de Colombia en el mar: Reflexiones y propuestas para construir un país marítimo* (pp. 111-137). Bogotá D. C., Colombia: Escuela Superior de Guerra. ↑Ver página 212

[Portafolio, 2018] Portafolio. (2018). *Colombia, el mejor conectado de Suramérica en comercio marítimo*. Recuperado de <https://www.portafolio.co/economia/colombia-el-mejor-conectado-de-suramerica-en-comercio-maritimo/-522653> ↑Ver página 204, 205

[Real Instituto Elcano, 2018] Real Instituto Elcano. (2018). *Informe El Cano de Presencia Global*. Madrid, España: Real Instituto Elcano. Recuperado de http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/c260d35f-4b1d-4e48-bb66-a6331e50627f/Presencia_Global_2018.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=c260d35f-4b1d-4e48-bb66-a6331e50627f ↑Ver página 216

[Restrepo, 2019] Restrepo, M. (2019). *Ahora o nunca: El Gobierno le muestra su apoyo al sector astillero*. Recuperado de <https://www.semana.com/contenidos-editoriales/colombia-nada-como-el-mar/articulo/apoyo-del-gobierno-a-la-industria-naval-en-colombia/607759> ↑Ver página 203

[Rodríguez, 2019] Rodríguez, D. (2019). *Offshore en la Región Caribe: 2019*. Recuperado de <https://crudotransparente.com/2019/05/16/offshore-en-la-region-caribe/> ↑Ver página 201

- [Rodríguez, 2017] Rodríguez, H. (2017). Seguridad integral marítima, reto estratégico. En H. Rodríguez, L. Osorio, S. Uribe, L. Chávez y H. Rodríguez (eds.), *Seguridad Marítima, Retos y Amenazas* (pp. 9-42). Bogotá D. C., Colombia: Escuela Superior de Guerra. ↑Ver página 214, 215
- [Solís, 1997] Solís, E. (1997). *Manual de Estrategia* (vol. 2). Viña del Mar, Valparaíso, Chile: Academia de Guerra Naval de Chile. ↑Ver página
- [TeleGeography, 2020] TeleGeography. (2020). *Submarine Cable Map*. Recuperado de <https://www.submarinecablemap.com/#/country/colombia> ↑Ver página 206
- [United Nations Conference on Trade Development, 2019] United Nations Conference on Trade Development. (2019). *Review of Maritime Transport*. Ginebra, Suiza: Naciones Unidas. ↑Ver página 205