

**DE INTERÉS  
MARÍTIMO**

# La importancia de un pensamiento marítimo estratégico en un país bioceánico

Capitán de Corbeta Jorge A. García,  
Subdirector académico Academia Naval de Estudios Estratégicos











Fotografía: Luis Guillermo Rodríguez

Buque canal de acceso Santa Marta.

La posición geoestratégica de Colombia con respecto a las cuencas del mar Caribe y del océano Pacífico ha representado un interés especial para el sistema internacional a través de la historia. La cercanía e injerencia de Colombia sobre las líneas de comunicaciones marítimas que conectan estas dos cuencas por medio del Canal de Panamá, lo hacen miembro activo del escenario de esta región donde se han presentado choques de intereses geopolíticos y económicos en los últimos tres siglos. Por esto, desde la época de la Independencia, los gobiernos nacionales y regionales colombianos han intentado establecer políticas para estructurar un pensamiento marítimo estratégico nacional, con el fin de explotar la condición preferencial de ser un país bioceánico. Estas intenciones se han empezado a estructurar de una manera contundente y más coherente en lo transcurrido del siglo XXI.

A principios del siglo XIX, los líderes del ejército libertador eran conscientes de la posición estratégica y privilegiada que tenía esta naciente nación, lo cual fue manifestado por Simón Bolívar en la *Carta de Jamaica*, el 6 de septiembre de 1815. En esta, el Libertador plasmó la importancia del istmo de Panamá y su posibilidad de hacer un canal que conectara el mar Caribe con el océano Pacífico, uniendo los mercados de Europa, Asia y América, y expuso su visión prospectiva de la región conformada por Centroamérica y el norte de Suramérica, considerándola como el centro de poder del mundo en los siglos venideros (Bolívar, 1815).

Desde los primeros años de la independencia de la Gran Colombia, el sistema internacional marcaba una gran importancia de este nuevo Estado, enmarcándolo como un pivote geográfico (Mackinder, 1904). En su primer gobierno, la Gran Colombia intentó establecer una

## EL CRECIMIENTO EXPONENCIAL DE LA ECONOMÍA DE BARRANQUILLA, GRACIAS A SU PUERTO, EN LAS TRES PRIMERAS DÉCADAS DEL SIGLO XX, PERMITIÓ CONSOLIDAR UN CENTRO DE PODER ECONÓMICO EN LA COSTA NORTE DEL PAÍS

política nacional referente al aprovechamiento y explotación de los intereses marítimos del país, pero debido a varias situaciones generadas por los choques políticos entre las corrientes de poder centralista y federalista del país, no se pudo consolidar un pensamiento marítimo estratégico de largo aliento, que permitiera explotar de mejor manera los recursos marítimos colombianos.

El 20 de marzo de 1878 se firmó el tratado conocido como *Concesión Wyse*, entre el gobierno de la República de Colombia y la compañía francesa *Société Civile*, en donde el primero le otorgaba al segundo el derecho exclusivo para la construcción de un canal interoceánico en el istmo de Panamá (Panamá, 2020). Las malas decisiones al escoger el proyecto correcto para desarrollar el canal, sumado a las enfermedades tropicales que acabaron con un gran porcentaje de los trabajadores de la compañía, llevaron a que la *Société Civile* abandonara el proyecto 15 años más tarde y le transfiriera los derechos exclusivos de la construcción del canal al gobierno de los Estados Unidos, el cual mostraba un interés innegable por este proyecto.

En 1902, el presidente estadounidense Theodore Roosevelt, con aprobación del Congreso de los Estados Unidos, asume la construcción del Canal de Panamá, dando un paso más para el cumplimiento de la estrategia planteada por el entonces Capitán de Navío Alfred T. Mahan, para convertir al país norteamericano en una potencia de orden mundial, a través de la supremacía marítima, adquiriendo posiciones estratégicas para controlar las líneas de comunicaciones marítimas y el comercio mundial (Panamá, 2020).

El fallido tratado Herrán-Hay, del 22 de enero de 1903, entre los gobiernos de la República de Colombia y Estados Unidos, el cual no fue ratificado por el congreso colombiano, dio pie a los Estados Unidos para impulsar la independencia de

Panamá y posteriormente firmar el tratado Hay-Bunau-Varilla, en noviembre de 1903, con esta naciente nación. Este último tratado formalizó el proyecto de la construcción del Canal de Panamá, su puesta en funcionamiento y su explotación económica (Mayor, 1993).

El Canal de Panamá y su influencia en el comercio internacional no se pudo incluir directamente en la estrategia marítima colombiana, gracias, una vez más, al choque de poderes políticos de la nación, pero si se pudo explotar de otra manera. El tratado Thompson-Urrutia, firmado por los gobiernos de la República de Colombia y Estados Unidos, y ratificado por el congreso de Estados Unidos en abril de 1921, enmarcó una compensación económica al pueblo colombiano por parte de Estados Unidos y una posición privilegiada de Colombia frente al uso del Canal de Panamá (Guzmán Esponda, 1939), lo cual no era comparable con la pérdida del Estado de Panamá. Sin embargo, el tratado le dio un aire a la economía nacional, y los puertos del Caribe, en especial el de Barranquilla, dinamizaron la exportación de café y otros productos nacionales hacia Estados Unidos, convirtiéndolo en el principal socio de Colombia.

El crecimiento exponencial de la economía de Barranquilla, gracias a su puerto, en las tres primeras décadas del siglo XX, permitió consolidar un centro de poder económico en la costa norte del país, el cual estaba conformado por colombianos y migrantes influyentes de distintas naciones, que veían en la costa norte de Colombia una gran oportunidad de desarrollo del comercio en el mar Caribe (Correa, 2020).

Estos centros de poder económico de la costa norte de Colombia toman mayor importancia en el siglo XXI, ayudando a materializar el pensamiento marítimo estratégico colombiano con temas que marcan la actualidad

de la economía mundial. Uno de estos temas es el auge de la explotación *offshore* en el Caribe colombiano, donde se contemplan más de 17 áreas para la exploración y producción de petróleo y gases nobles en aguas territoriales colombianas (Cuadrotrasparente, 2019).

Barranquilla nuevamente ingresa al tablero internacional, incorporándose al Consejo Mundial de Ciudades Energéticas, el cual está conformado por un selecto grupo de las 20 ciudades más importantes en asuntos energéticos en el ámbito mundial. Esta incorporación ratifica la intención de Barranquilla en convertirse en el *hub* de la operación *offshore* en la región (De la Hoz, 2018).

Colombia da un gran paso para la construcción del pensamiento marítimo estratégico de la nación en el año 2007 con la creación de la *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros*; la cual busca identificar las necesidades más críticas de las regiones Caribe y Pacífica de Colombia, con el fin de promover

el desarrollo sostenible de estos espacios territoriales, por medio de la intervención de los organismos del Estado, generando el desarrollo de las comunidades costeras en un ámbito sociocultural y económico, y, a su vez, protegiendo el medio ambiente (Soltau, 2018). La evaluación realizada por el Estado arrojó que la región Caribe tiene un mayor desarrollo económico, aportando el 15 % del PIB colombiano, mientras que la región Pacífica presenta una mayor cantidad de retos para la nación en los ámbitos social y de infraestructura, los cuales están plasmados en la Política Nacional (Soltau, 2018).

Por último, la demostración más fuerte de la consolidación del pensamiento marítimo estratégico colombiano es la aprobación del Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes 3990 - *Colombia potencia bioceánica sostenible 2030*), por parte del Gobierno Nacional, el pasado 31 de marzo de 2020 (Duque, 2020). Este conpes contextualiza la visión estratégica del posicionamiento de las regiones Caribe y Pacífica



Fotografía: Luis Guillermo Rodríguez

Buque refrigerado canal acceso Santa Marta

como fuentes de desarrollo sostenible en los próximos diez años (Duque , 2020). La estrategia planteada por el Consejo Nacional enmarca cinco líneas de esfuerzo: gobernanza interinstitucional bioceánica; soberanía, defensa y seguridad integral marítima; conocimiento, investigación y cultura marítima; ordenamiento y gestión de los espacios marinos, costeros e insulares, y desarrollo de las actividades marítimas y los municipios costeros (Duque , 2020).

En este viaje por la historia de Colombia podemos concluir que la sumatoria de esfuerzos, a través de la gestión como país, para construir un pensamiento marítimo estratégico se ha empezado a consolidar contundentemente en el siglo XXI. Organismos estatales como la Armada Nacional, la Dirección General Marítima y la Comisión Colombiana del Océano se han encargado de liderar el proceso de estructuración, desarrollo y sensibilización de este pensamiento con hitos de índole nacional e internacional, como la Feria Internacional Colombiamar, la Expedición Científica Seaflower y el Programa Antártico Colombiano, entre otros.

Con la finalidad de mantener este esfuerzo para generar una cultura marítima en la población colombiana en todos los niveles socioculturales, la Armada Nacional creó la Academia Naval de Estudios Estratégicos (Anees). Su objetivo principal es el de formar líderes conductores, ejecutores y asesores del “poder naval”, para asumir los compromisos relacionados con el desarrollo del “poder marítimo”, y con la defensa y seguridad de la nación. La hoja de ruta planteada por la Academia para cumplir este objetivo contempla la estructuración de una base académica interdisciplinaria en los centros de pensamiento más influyentes del país, para mantener en la agenda nacional la importancia de la explotación de los intereses marítimos de Colombia, de una manera sostenible y prolongada, protegidos por un poder naval influyente, representado por la Armada Nacional de Colombia.

Si consideramos que el “pensamiento marítimo estratégico nacional” es de interés de todo el pueblo colombiano, sin diferenciar, región, raza, credo, género o génesis política, se debe construir una unidad nacional, como se logró en 1932 en la guerra contra el Perú; donde el apoyo incondicional de la sociedad colombiana y la voluntad política permitió que no se perdiera ni un solo kilómetro de territorio colombiano (Camacho , 2016). Es a través del

fortalecimiento de la unión nacional que se logrará proteger y defender el territorio continental y el territorio marítimo; el Archipiélago de San Andrés y Providencia, y Santa Catalina; la isla de Malpelo, y demás islas, islotes, cayos morros y bancos que le pertenecen históricamente a Colombia, como lo reza el artículo 101 de nuestra Constitución Nacional (Colombia, 1991).<sup>1</sup>

### Lista de Referencias

- Bolívar, S.** (6 de septiembre de 1815). *Carta de Jamaica*. 10.
- Camacho , C. (2016).** *El conflicto de Leticia (1932-1933) y los ejércitos de Perú y Colombia*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Colombia, C. P. (1991).** *Constitución Política de Colombia 1991*. Bogotá.
- Correa, J. S. (2020).** *Trenes, ríos y puertos siglo XIX*. Curso de Política y Estrategia Naval. (P. 29). Bogotá.
- Cuadrotrasparente. (2019).** *Offshore en la Region Caribe 2019*. Obtenido de <https://crudotransparente.com/2019/05/16/offshore-en-la-region-caribe/>:
- De la Hoz , A. (2018).** Barranquilla, con potencial para ser ‘hub’ del ‘offshore’. El Heraldo.
- Duque, I. (2020).** *Consejo Nacional de Política Económica y Social*. Conpes 3990 - Colombia potencia bioceánica sostenible 2030. Bogotá: Departamento Nacional de Planeación.
- Guzmán Esponda, E. (1939).** *Tratados y Convenios de Colombia*. Bogotá: Imprenta Nacional.
- Mackinder , H. J. (1904).** The geographical pivot of history. *The Geographical Journal*, XXIII, 1.
- Mayor , J. (1993).** *Prize Possession: The United States and the Panama Canal, 1903-1979*.
- Panamá, C. d. (2020).** *Micanaldepanama.com*. Obtenido de <https://micanaldepanama.com/historia-del-canal/la-construccion-del-canal-por-los-estadounidenses/>:<https://micanaldepanama.com/historia-del-canal/la-construccion-del-canal-por-los-estadounidenses/>
- Soltau, J. (2018).** *Política nacional del océano y de los espacios costeros*. Bogotá.