

Estrategia de Seguridad Integral Marítima y Fluvial en la Región Pacífica

Teniente Coronel Luis Ángel Ardila López
Jefe de la oficina de Planeación
Brigada de Infantería de Marina N1 (BRIM1)

* Este artículo forma parte del proyecto de investigación de la Maestría en Estrategia y Geopolítica "Geopolítica Colombiana en el Pos-acuerdo: Riesgos y Perspectiva", y del proyecto de investigación de la Maestría en Seguridad y Defensa Nacionales "Desafíos y Nuevos Escenarios de la Seguridad Multidimensional en el Contexto Nacional, Regional y Hemisférico en el Decenio 2015-2025"; proyectos que a su vez hacen parte del Grupo de Investigación "Centro de Gravedad de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", reconocido y categorizado en A por Colciencias con el código COL0104976.

Teniente Coronel de la Armada de la República de Colombia; ejecutivo del Cuerpo de Infantería de Marina; Magister en Estrategia y Geopolítica; Especialista en Política y Estrategia Marítima y profesional en Ciencias Navales (Universidad Escuela Naval "Almirante Padilla"). Contacto: Luis.lopez@armada.mil.co, lopezla@esdegue.edu.co

El presente artículo es un acercamiento a la problemática de seguridad de la región Pacífica colombiana, partiendo del municipio de Buenaventura como eje social y económico de esta, por lo que se pretende la observación general de las condiciones sociales, económicas y políticas que el abandono estatal ha generado en uno de los territorios más biodiversos y ricos en recursos naturales del país. Lo anterior, aunado a los años de aislamiento e indiferencia gubernamental, ha llegado a configurar las bases para el estancamiento generalizado de su progreso económico y social, convirtiendo a la región en caldo de cultivo de un sinnúmero de fenómenos y amenazas de carácter transnacional; así, de cara a esta situación, se pretenden establecer estrategias de seguridad multidimensional que desde una visión periférica y prospectiva, establezcan el inicio de una singladura a la medida de la región Pacífica, con el fin de buscar la creación de condiciones de seguridad óptimas que permitan la expiación del tejido humano, el desarrollo social y el surgimiento económico del territorio. (Valencia, 2014)

Precisiones angulares

Hablar del Pacífico colombiano, es sumergirse en una región que se caracteriza por su inmensa biodiversidad, riqueza hídrica, confluencia de grupos étnicos y privilegiada ubicación sobre la cuenca del Pacífico; equivale a corroborar cómo este territorio representa un gran potencial productivo,



Foto: Comunicaciones Estratégicas ARC

ambiental y etnosocial de Colombia, lo cual constituye una ventaja geoestratégica, gracias además a su proximidad con el auge económico de las naciones asiáticas; sin embargo, presenta inmensos niveles de desigualdad y un atraso social respecto del resto del país, lo cual la ha enfrascado en una pobreza extrema, necesidades básicas insatisfechas y grandes problemas en materia de seguridad, que han sido heredados de décadas de indolencia estatal y deficiente gestión de gobernantes locales. (Plan Nacional de Desarrollo 2015, 2018)

En materia de seguridad es claro que en esta zona apartada del país confluyen una serie de factores que crean unas condiciones de inseguridad, las cuales no han permitido un desarrollo continuado del potencial y capacidades de la región, estos se cifran en: el narcotráfico -"Colombia es catalogado como el principal productor de clorhidrato de cocaína en el mundo" (El Espectador, 2019)-; el surgimiento de grupos armados

organizados residuales, desafortunada consecuencia del desarrollo del proceso de paz con las Farc y el actuar delictivo de grupos Armados Organizados como el Eln y Clan del Golfo; esto contrastado con el débil marco jurídico para combatir los factores de inestabilidad, las deficiencias en la capacidad institucional para subsanar las necesidades básicas de la población y la escasa educación, crean un caldo de cultivo para el desarrollo del crimen organizado, que ha estirado sus tentáculos al medio marítimo y fluvial, principal medio de comunicación y comercio en esta región, donde el Distrito de Buenaventura es la ciudad eje sobre el que gravita el Pacífico colombiano.

Además, es primordial destacar la complejidad geográfica de esta región, en la cual la dependencia del medio marítimo para la supervivencia de la población es fundamental, y dado a que esta carece de medios terrestres de comunicación y movilidad, es notorio cómo los ríos, o mejor los sis-

temas fluviales que se unen a la costa, han “dejado de ser para los grupos indígenas y negros del Pacífico, un simple medio de transporte y comunicación, para convertirse en un referente identitario, revelador de una relación dinámica entre los procesos materiales y la imagen subjetiva del territorio” (Díaz, 1994), hecho que hace que en la integración de los sistemas fluviales con el medio marítimo, graviten las relaciones socioeconómicas de esta región y sean llamadas las “autopistas de la selva”.

Cabe hacer mención de las problemáticas suscitadas en materia de seguridad producto de los Acuerdos de Paz de La Habana del Estado colombiano con la extinta Farc, que procuraron la dejación de las armas y cese de acciones delictivas asociadas con el narcotráfico de integrantes de este Grupo Armado Organizado, que delinquía a lo largo y ancho de la región Pacífica: “son un grupo de delincuencia transnacional en el que las drogas ilícitas, el blanqueo de dinero, el tráfico ilícito de armas y principalmente el terrorismo es su crimen más repudiable” (Torres Vásquez, 2015, p. 116), esto, gracias a las condiciones geográficas y líneas de comunicación fluviales y marítimas que permiten el tráfico ilegal de sustancias narcóticas y armas.

Buenaventura Distrito Especial Industrial Portuario Biodiverso y Ecoturístico

En un marco más amplio es importante contextualizar al

“Hablar del Pacífico colombiano, es sumergirse en una región que se caracteriza por su inmensa biodiversidad, riqueza hídrica, confluencia de grupos étnicos y privilegiada ubicación sobre la cuenca del Pacífico”.

lector sobre la gran importancia geoestratégica, comercial y política que significa la región Pacífica, conformada por 1.300 kilómetros de costa en Colombia, que se extienden desde la frontera con Panamá hasta la frontera con Ecuador, delimitan un espacio regional donde se concentra el 17% de la población nacional y que es conformado por los departamentos de Chocó, Valle del Cauca, Cauca y Nariño. Para profundizar en el estudio, es importante conocer que esta región alberga la mayor diversidad étnica poblacional en Colombia con cerca del 30% indígena y 44% de población afro del total del país, que habita un territorio compuesto por el 37% de los mares y 45% de las zonas costeras del territorio nacional y que hace a estos departamentos fundamentales para la expansión comercial de Colombia hacia la cuenca del Pacífico. (Castillo y Galvis, 2018)

Diversos diagnósticos comparativos entre el puerto de Buenaventura y su homólogo de Cartagena, arrojan un gran sinnúmero de diferencias desfavorables para esta, la tercera ciudad más poblada del Valle del Cauca, toda vez que es

evidente la desorganización de sus procesos administrativos en cuanto al manejo interno y externo del puerto, que ha sido foco de corrupción por muchos años. Sumado a lo anterior, como consecuencia de la indiferencia estatal, su gestión se ha visto estancada hasta el punto que hoy es insuficiente y poco eficiente en cuanto a la capacidad logística – administrativa referente a la recepción, despacho y manejo general de mercancías, adicional al estado deplorable de las vías de acceso y la escasa inversión en actualización y tecnología.

Estos vacíos hacen de Buenaventura un puerto con muchas deficiencias de cara a los retos de la Alianza Pacífico; sus problemáticas también presentan un panorama social bastante profundo, toda vez que la región sufre fenómenos tales como la violencia, el narcotráfico y la escasa intervención estatal, lo cual no permite una correcta adecuación de las vías de transporte internas desde el puerto hacia el resto de país, entre otras dificultades de infraestructura, que al final producen un aumento en los costos y tiempos de despacho de mercancías, afectando la com-

petitividad. (Morelos, Fontalvo y de la Hoz, 2012)

Hablar del problema de la región Pacífica en términos de seguridad necesariamente obliga a referirse a la ciudad de Buenaventura, la población en su gran mayoría se queja constantemente por la falta de oportunidades en el municipio, incluyendo la dificultad que representa obtener un empleo en la Sociedad Portuaria. Adicionalmente, los problemas de corrupción, delincuencia común y especialmente la pobreza son las complicaciones que más aquejan a los bonaerenses, porque como ya se dijo con anticipación, sobre esta gravita la región toda vez que es su co-

nexión con el centro del país y eje comercial. A pesar de su pomposo nombre, la ciudad de Buenaventura es el epicentro de diversos fenómenos de inseguridad, desigualdad y condiciones de pobreza, sin embargo la importancia del puerto de Buenaventura es innegable, es la segunda aduana de mayor recaudo a nivel nacional; transita cerca del 60% de comercio exterior del país. (Castillo y Galvis 2018)

Impacto y problemática en materia de seguridad

La Armada Nacional, en el marco de su política institucional, establece como una de sus

más altas prioridades la lucha contra el narcotráfico y delitos conexos, a través de la cual se busca derrotar a las estructuras de delincuencia transnacional que utilizan nuestros mares y costas para financiar el terrorismo, el crimen y la violencia que afecta la seguridad y tranquilidad de los colombianos.

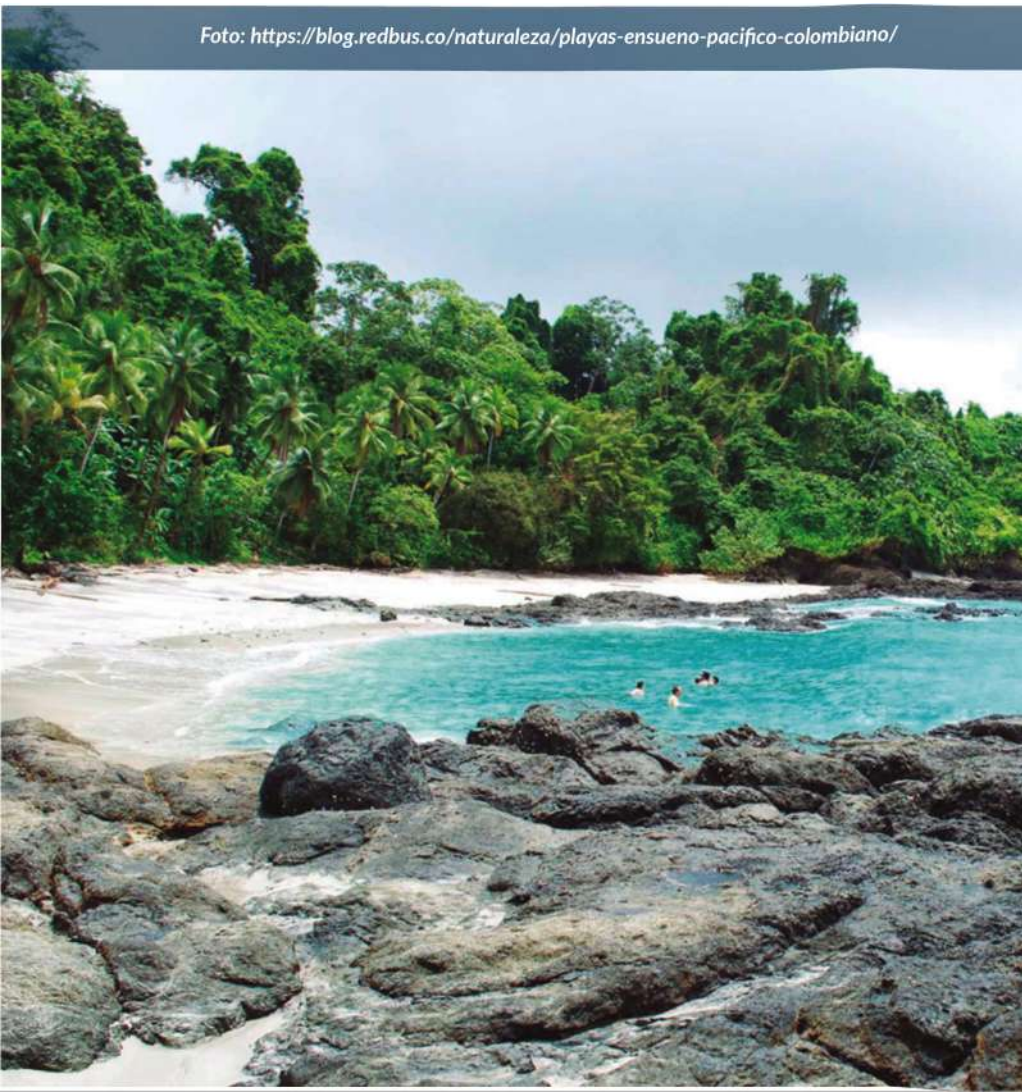
Dentro del contexto anterior, se subraya esta prioridad:

La Armada Nacional, en el marco de su plan de acción ha ideado y ejecutado estrategias para lograr la vigilancia y el control efectivo de los espacios marítimos con los cuales se contribuya a la represión del tráfico de drogas ilícitas, destacándose como su principal herramienta la operación de Interdicción Marítima. (CIMCON, 2017)

Esta estrategia que ha venido produciendo resultados destacables, debe reinventarse y explorar iniciativas que sostengan su éxito.

Así, efectuando una rápida contextualización histórica, se observa cómo las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (Farc), se robustecen en zona rural de Buenaventura sobre la década de los 90 en asociación con los carteles de droga del norte del Valle, para terminar desplazándolos y quedando las Farc con el dominio sobre las rutas y cultivos de hoja de coca en la región, es así como desde esa época, se generan grupos de delincuencia urbana conformados por integrantes de las AUC (Autodefensas Unidas

Foto: <https://blog.redbus.co/naturaleza/playas-ensueno-pacifico-colombiano/>



de Colombia), disidentes, reinsertados y desmovilizados de Grupos Armados Organizados, que se asocian en los grupos autodenominados *La Oficina* y *La Empresa*.

Estos grupos de delincuencia organizada con presencia urbana ejercen el control sobre rutas de narcotráfico en Buenaventura convertida para esta época, en eje de la salida de narcóticos, esto en gran medida gracias a las condiciones geográficas y facilidades de los esteros y redes de comunicación fluvial - marítima hacia las zonas de muelles en puertos, la presencia de estas bandas criminales se ha presentado como la respuesta de dinero fácil, para los jóvenes inmersos en la pobreza, dado que estos grupos se presentan como una posible fuente de empleo y autoridad, profundizando el problema de la violencia estructural y cultural. (Díaz, 1994)

Por las vicisitudes y desarrollo del conflicto armado, la realidad socioeconómica y la posición geoestratégica de la región Pacífica, esta ha sufrido conflictos intensos por parte de grupos armados cuyo único fin ha sido controlar rutas de contrabando y narcotráfico, factores estos que crean un ambiente atractivo para que grupos de crimen organizado transnacional, quieran incursionar en la región.

Seguridad Integral Marítima y Fluvial

Para hablar de seguridad, se requiere contextualizar la palabra, de manera que no pueda haber interpretación errónea, ya que el concepto de seguridad es ampliamente estudiado y debatido, sin embargo, con un propósito práctico para el presente artículo, se establece que la seguridad es un objetivo siempre inalcanzado que requiere constante atención y

esfuerzo, toda vez que vemos cómo es afectada por toda clase de actividades ilícitas o delictivas, que ocurren inevitable y continuamente en tiempo de paz y de no paz. (Echavarría, 2006)

Dando continuidad a la contextualización y guardando las proporciones en aras de constituir el concepto de Seguridad Marítima Integral, es pertinente traer a colación la definición de Seguridad Marítima, *“combinación de medidas preventivas y de respuesta dirigidas a proteger el ámbito marítimo y limitar los efectos de peligros naturales o accidentales, daños personales, daños al medio ambiente, riesgos y pérdidas económicas”* (ARC, 2020). Es así como en el presente artículo se habla de Seguridad Marítima Integral, por la confluencia y relación estrecha entre población, seguridad, redes fluviales, medios marítimos y relaciones socioeconómicas.

De otro lado, concluyendo con los informes que en materia de seguridad viene presentado anualmente la Defensoría del Pueblo sobre la región Pacífica, es de notar que las desigualdades e inequidad que sufre esta población del occidente colombiano, se deben en gran medida a una deficiente acción del Estado, en lo que respecta a garantizar el acceso a la educación, la cultura, la inclusión política y la marginalidad económica. Este hecho históricamente se ha convertido en una constante, así como la respuesta del Estado a nivel central y por supuesto local frente a tales problemáticas, traducida

“Diversos diagnósticos comparativos entre el puerto de Buenaventura y su homólogo de Cartagena, arrojan un gran sinnúmero de diferencias desfavorables para esta, la tercera ciudad más poblada del Valle del Cauca, toda vez que es evidente la desorganización de sus procesos administrativos en cuanto al manejo interno y externo del puerto, que ha sido foco de corrupción por muchos años”.

en militarizar los territorios, respuesta que es una solución sesgada, toda vez que la Fuerza Pública ha debido concentrar sus esfuerzos en la lucha militar contra el accionar delictivo de los grupos armados ilegales y la disrupción de las economías ilícitas

De este modo, es este un esfuerzo que sin un adecuado y constante acompañamiento de la institucionalidad, no permite el salto hacia el control institucional del territorio, provocando un escenario en el que se agudiza la dimensión de las problemáticas y se genera crisis humanitaria de diferente índole, falencias advertidas en varias ocasiones por la Defensoría del Pueblo. (Defensoría del Pueblo, 2016)

Estrategias de Seguridad Multidimensional

Los fenómenos de inestabilidad, establecen un escenario VICA (Volátil, Incierto, Complejo y Ambiguo), el cual además se vuelve más complejo al desarrollarse en un sistema de redes fluviales y marítimas, que dada sus condiciones de control y vigilancia LITI (Local, Imperfecto, Temporal, Incompleto), obligan a establecer una Gobernanza Marítimo - Fluvial, de grado superior, en la que deben confluir instituciones públicas y privadas, con una sinergia y coordinación tal, que se logren garantizar condiciones de seguridad apropiadas para el uso inocente de los medios marítimos - fluviales. (Ruíz, Perdomo, Cáceres y Dussan 2017)

“... los problemas de corrupción, delincuencia común y especialmente la pobreza son las complicaciones que más aquejan a los bonaerenses, porque como ya se dijo con anticipación, sobre esta gravita la región toda vez que es su conexión con el centro del país y eje comercial”.

Es potestad de la Armada Nacional liderar los procesos de seguridad multidimensional en escenarios tan complejos como los generados en el Pacífico colombiano:

Dentro del rol institucional relacionado con la defensa nacional y la seguridad, en la jurisdicción y área de responsabilidad asignada, la Armada Nacional estableció tres líneas de acción: el desarrollo de operaciones navales, la efectividad de la inteligencia naval y el esfuerzo no armado, que contribuye a dinamizar la gobernabilidad y a mitigar factores de inestabilidad. (ARC, 2020)

De acuerdo con el contexto anterior y en aras de determinar estrategias de integración de los niveles de la seguridad marítima y fluvial que permitan el desarrollo de la región Pacífica y el posicionamiento del Estado colombiano, mediante la articulación de instituciones lideradas por la Armada Nacional, cuya estrategia se basa en desarrollar “operaciones navales para salvaguardar las oportuni-

dades que ofrece el aprovechamiento del mar y los ríos para el progreso del país”, (ARC, 2020), se requiere continuar con la búsqueda de condiciones de seguridad favorables, para lo cual se proponen las siguientes **líneas de acción a saber:**

1. Efectuar estudio, estandarización y organización de rutas de navegación marítimo - fluviales por parte de DIMAR, que optimicen los tiempos de navegación entre poblaciones y sostengan la seguridad de la navegación; es importante establecer periodos de revisión de al menos 5 años para estas rutas, toda vez que las condiciones de navegación en costas, esteros y redes hídricas son cambiantes.
2. Establecer puntos nodales de dominio de zonas geográficas costeras y fluviales, desde las cuales se logre ejercer control y monitoreo de la navegación y que proveen soporte logístico a las Unidades desplegadas, esto se logra con la implementación de tecnología (drones, radios comunicación, siste-

mas de alarmas en embarcaciones). Bajo el liderazgo de la Armada Nacional, conformar grupos especializados con dotaciones especiales y medios que permitan la detección de ilícitos y una reacción oportuna.

3. Articular, con apoyo y guía de la Jefatura de Inteligencia Naval de la Armada Nacional, la creación de grupos de Inteligencia con enfoque en zonas portuarias, que establezcan redes de Inteligencias que prevengan posibles objetivos, rutas delictivas, de grupos de delincuencia transnacional con influencia sobre la navegación; la creación de burbujas de Inteligencia unificadas que ataquen blancos específicos se convierte en una medida de alta eficiencia.

4. Establecer un marco jurídico que soporte el accionar militar y policial, sobre organizaciones que desarrollen acciones delictuales en zonas marítimas y fluviales; si bien se tiene como referencia la Resolución 135 de 2018 "Reglamento Marítimo Colombiano", Ley 1242 de 2008 "Código Nacional de Navegación y Actividades. Portuarias Fluviales", Resolución 0174 de 2003 "Identificación y el control de las embarcaciones" Dirección Marítima Colombiana (DIMAR) y Resolución 2107 de 1999 "Reglamento de tripulaciones y dotaciones de embarcaciones fluviales" Ministerio de Transportes, entre otras, estas

son normas administrativas que regulan el transporte y uso de los medios marítimos y fluviales.

5. Procurar una modernización en los equipos de comunicación de las embarcaciones de pasajeros y carga, que permitan un enlace permanente con los puestos de mando y control unificados, para esto es importante cohesionar esfuerzos con la empresa privada, unificando criterios técnicos de acuerdo con necesidades establecidas según estudios de rutas y evaluación de los riesgos.

6. Fortalecer alianzas estratégicas con países y organizaciones de transporte con influencia sobre la costa en el océano Pacífico, a fin de sostener esfuerzos coordinados en materia de seguridad regional, con intercambio de tecnología y doctrina militar.

7. Unificar criterios con la Unidad Nacional para la Gestión de Riesgos y Desastres (UNGRD), tendientes a lograr la adecuada articulación de los medios previstos en seguridad, de manera que se puedan emplear frente a catástrofes naturales que impacten zonas costeras y fluviales de la región Pacífica.

Conclusiones

No existe una única solución a los problemas crecientes de seguridad en el Pacífico colombiano, se debe abordar la problemática desde diferentes contornos, propendiendo por una estrategia integral y unificada, partiendo de la intervención en el municipio de Buenaventura pivote de la región; es así como la búsqueda de una seguridad integral deberá abordar estrategias de ámbito, social - cultural, económico, militar, político y ambiental, de




Foto: Comunicaciones Estratégicas ARC

forma que se logre dimensionar desde una óptica prospectiva, que obliga a abarcar de manera integral la complejidad del problema de seguridad que va más allá de un grupo armado organizado o del tráfico de drogas. (Gracia, 2014)

Si bien en la región Pacífica confluyen algunos esfuerzos por parte de actores públicos y privados, que tejen desarrollo para cambiar el imaginario colectivo, superar el conflicto, disminuir los índices de pobreza y reducir las brechas socioeconómicas a través del aprovechamiento del potencial biodiverso, logístico, industrial y portuario, estos son esfuerzos aislados, que por sí solos no son suficientes y se quedan en la superficie del problema, lo que se pretende con este artículo es hacer ver la necesidad imperante de una

gran cohesión, cooperación y potenciación de cada uno de estos esfuerzos, de forma tal que converjan en la estrategia de seguridad multidimensional propuesta, de manera que se logre una integración y unificación de iniciativas, en busca del mejoramiento integral de las condiciones de sociales de la población.

Por último, la singladura propuesta dentro de la estrategia de seguridad multidimensional requiere a todas luces la creación de conciencia sobre la importancia marítima del país, que si bien es parte de la estrategia del gobierno actual, esta se debe materializar y trascender hacia una realidad palpable y generalizada en la sociedad colombiana. En consecuencia, no puede desestimarse el hecho de que el océano Pacífico y su

conexión con el mundo son una oportunidad geopolítica que Colombia como país tiene y que no ha sabido aprovechar para potencializar la producción económica interna, gracias en parte al pensamiento mediterráneo que nos ha caracterizado desde la época de la Colonia, sin embargo los agentes generadores de violencia sí han sabido aprovechar esta región para sus actividades ilícitas, es así como garantizar condiciones de seguridad en la región es solo el primer paso en el camino del desarrollo territorial, toda vez que sin una base de seguridad integral, los riesgos y las amenazas, fomentan la reducción de la capacidad de explotación que la mar puede ofrecer. (Moreno y Ocampo, 2015) 

REFERENCIAS

- Álvarez M., L.R. My y Dulce R. A.F. My. (2014). Análisis comparativo de las operaciones de la Armada Nacional en las costas del Caribe y del Pacífico colombiano.
- ARC. (2020). Plan de Desarrollo Naval 2042. Bogotá, Colombia, PP 93-103: Jefatura de Planeación Naval -Dirección de Planeación Estratégica.
- Castillo Bonilla, V., y Galvis, M. (2018). Intereses Geopolíticos de Colombia en el Pacífico.
- Cuéllar Rojas, J., y Castro Alarcón, M. (2007). Centro de Investigación y Desarrollo de Infantería de Marina.
- Díaz Linares, J. (1994). El Pacífico, una nueva dimensión para Colombia.
- Defensoría del Pueblo Colombia (2016). Problemática Humanitaria en la Región Pacífica Colombiana. Sistema de Alertas Tempranas. Bogotá D.C.: Defensoría del Pueblo de Colombia, p.193.
- Echavarría Álvarez J. (enero-junio 2006) La promesa de (in) seguridad. Estudios Políticos N° 28- Medellín pp. 101-119
- Gracia Abad. (2014). Asia- Pacífico en la Estrategia de Seguridad Nacional 2013. Revista UNISCI, (35), Revista UNISCI, 01 May 2014, Issue 35.
- Instituto Colombiano de Cultura. (1992). Geografía humana de Colombia región del Pacífico.
- Morelos Gómez, J. Fontalvo Herrera, T.J. y de la Hoz Granadillo, E. (2012). Análisis de los indicadores financieros en las sociedades portuarias de Colombia. Entramado, 8(1),14-26. [fecha de Consulta 27 de Enero de 2020]. ISSN: 1900-3803. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=2654/265424601002>.
- Moreno Peláez, J. y Ocampo Rodríguez, D. (2015). La Alianza del Pacífico para la Seguridad Transnacional. Revista Fuerzas Armadas Vol. LXXXVIII - No. 234 (Diciembre de 2015), pp. 44-51.
- Pinilla Figueroa, S.F., Rodríguez Gil, C.D., y Lovich Villamizar, V. (2017). Impactos y beneficios de la conformación de una zona de integración comercial "Alianza del Pacífico". Universidad Militar Nueva Granada.
- Prieto, C.A. (2012). Bandas criminales en Colombia: ¿amenaza a la seguridad regional? Revista Opera, (12),181-204. [fecha de Consulta 27 de enero de 2020]. ISSN: 1657-8651. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=675/67530270009>.
- Ruiz, C. H., Ruiz, C. Perdomo, C. d., Cáceres, C. y Dussan, C. (2017). Seguridad marítima retos y amenazas. Bogotá D.C.: Libros Escuela Superior de Guerra.
- Torres Vásquez, H. (2015). Posconflicto colombiano, el dilema de la nueva lucha contra el terrorismo. Justicia Juris, 11(1), 108-124.
- Trujillo Acosta, I.A. (2014). Sobre las ventajas de la Alianza del Pacífico para Colombia. Prolegómenos, 17(33), 159-172.
- Urueña Sánchez, M.I. (2015). El Discurso Geopolítico Práctico del Gobierno Clinton: de la Narcodemocracia al Plan Colombia. Estudios Políticos, (47),67-87. [fecha de Consulta 27 de Enero de 2020]. ISSN: 0121-5167. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=164/164440055005>.
- Valencia Llano, A. (2014). Los orígenes coloniales del Puerto de Buenaventura. Historia y Memoria, (9), Tunja. ISSN 2027- 5137 pp. 221-246.
- Vargas Alzate, L.F. (2016). Efectos iniciales de la Alianza del Pacífico para Colombia. Analecta Política, 6(10), 17-41.
- Viera, V. (2018). Entre el Desarrollo y el Crecimiento: el caso del Puerto de Buenaventura. Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada.