

Proyección Oceanopolítica de Colombia en el Asia Pacífico

Ronald Alexander Ramos Salamanca*

“Es pues, llegado el momento en que nosotros salgamos al mar”¹³

Simón Bolívar, Libertador

Resumen

Colombia ocupa una posición de privilegio en el contexto de la Oceanopolítica, determinada por sus espacios marítimos que la proyectan hacia los dos grandes océanos en una posición central o ecuatorial en el Pacífico y el Atlántico, en los cuales, compiten los poderes económicos de mayor relevancia en el mundo, entorno al comercio que alimenta el desarrollo de los países industrializados, tal como es el caso de China, Japón, Corea del Sur y sus vecinos del sureste asiático, siendo conjuntamente en la última década los mayores exportadores del mundo que dinamizan la economía mundial con eje principal en el océano Pacífico. Se estima que el 80% de los bienes que se comercializan en todo el mundo se mueven por vía marítima, por lo cual, se han incrementado las capacidades para transportar cargas cada vez de mayor volumen y peso, mediante la construcción de grandes buques, que han obligado a la modernización de los puertos para lograr la eficiencia y eficacia en la conexión del medio marítimo y terrestre, a través del aumento de la profundidad de acceso, modernos sistemas de mecánicos de carga y descarga y ampliación de las zonas logísticas de enlace, que permiten la conectividad de las redes conformadas principalmente por las zonas de origen o embarco de las mercancías (hinterland) con las zonas finales de desembarco (foreland), con puntos nodales (hub marítimo) para operaciones de transbordo.

Palabras clave: Alianza del Pacífico, bioceánico, oceanopolítica, foreland, hinterland.

* **Mayor de la Fuerza Aérea Colombiana Ronald Alexander Ramos Salamanca.** Profesional en Ingeniería Electrónica, con Especialidad en Logística Aeronáutica y candidato a Magister en Estrategia y Geopolítica de la Escuela Superior de Guerra, actualmente, ocupa el cargo de Director Logístico del Comando General de las Fuerzas Militares.

13 Frase escrita en la carta del Libertador Simón Bolívar al señor Almirante José Prudencio Padilla, fechada en Caracas el 25 de enero de 1827.

Abstract

Colombia occupies a privileged position in the context of Oceanopolitics, determined by its maritime spaces that project it towards the two great oceans in a central or equatorial position in the Pacific and the Atlantic, in which the most important economic powers compete. In the world, around the trade that feeds the development of the industrialized countries, such as China, Japan, South Korea and its Southeast Asian neighbors, being jointly in the last decade the largest exporters in the world that energize the world economy with main axis in the Pacific Ocean.

Key words: Pacific Alliance, bioceanic, oceanopolitics, foreland, hinterland.

Fecha de Recepción: abril 6 de 2018

Fecha de Revisión: mayo 21 de 2018

Fecha de Aprobación: julio 3 de 2018

Introducción

Colombia tiene grandes oportunidades y desafíos, para lograr un acercamiento en términos de oceanopolítica con las naciones del Asia Pacífico, considerando la ventaja geográfica que le permite una posición central bioceánica con proyección a las líneas marítimas del océano Pacífico. Para tal efecto, se presentan en un contexto oceanopolítico los centros de gravedad oceánicos, evaluando la importancia y relevancia en términos geoeconómicos que discierne el océano Pacífico sobre la hegemonía histórica del océano Atlántico, en un mundo bifurcado en este - oeste y de dominio unipolar estadounidense, que cede espacios a potencias asiáticas emergentes, llevando a América Latina a ser un nodo vital en las líneas de convergencia comerciales y en ámbitos de influencia económica de los poderes marítimos que juegan en el “*gran tablero del orden mundial*”.

Posteriormente, se realiza una evaluación de la realidad Oceanopolítica del Pacífico colombiano, en términos de competitividad portuaria con referencia a los puertos latinoamericanos, con el propósito de realizar un análisis prospectivo de las líneas de acción proyectadas en Plan Intermodal de Transporte 2015- 2035 y finalmente presentar una proyección Oceanopolítica de Colombia hacia el Asia Pacífico.

Esta modernización del sistema del comercio marítimo, exige de puertos geoestratégicamente ubicados en la esfera terrestre para la minimización de costos, con lo cual, Colombia cuenta con una posición geográfica afortunada, pero que sin embargo, esta ventaja es minimizada por la falta de infraestructura portuaria competitiva con sus adversarios regionales como los puertos de Guayaquil y Callao, siendo el puerto de Buenaventura la única terminal marítima con las capacidades exigidas por el comercio marítimo internacional.

Por tanto, es de carácter imperativo que Colombia aumente el número de puertos en el litoral Pacífico, haciendo realidad los proyectos que se encuentran en el Plan Intermodal de Transporte 2015-2035, en cuanto a convertir los puertos de Buenaventura y Tumaco en puertos de cuarta generación y la construcción del nuevo puerto en la bahía de Cupica en el Chocó, como terminal de un canal multimodal bioceánico.

Así mismo, la estrategia de alianzas comerciales regionales es de vital importancia para escalar de nivel en las agremiaciones comerciales internacionales, que permitan acceder a los mercados de Asia Pacífico y hacer parte importante del exigente sistema del comercio marítimo internacional, que permitiría el desarrollo de la región Pacífico de la nación.

Contexto Oceanopolítico

“El Océano Pacífico es lo suficientemente grande como para acomodar tanto a China como a Estados Unidos”¹⁴

Xi Jinping, Presidente Chino

Centro de Gravedad Oceánico

“El Mediterráneo es el océano del pasado, el Atlántico es el océano del presente y el Pacífico es el océano del futuro”¹⁵

William Henry Seward, Secretario de Estado

En el transcurrir histórico ha devenido que alrededor de los espacios marítimos se han articulado los poderes económicos y militares de los imperios y Estados que han dominado los vastos territorios continentales, es por tanto, que desde la antigüedad clásica y hasta el siglo XV, el centro marítimo del mundo habría estado en el mar Mediterráneo, y que a partir del descubrimiento de América y de la apertura de las nuevas rutas marítimas coloniales de conquista y comercio, dicho centro gravitacional se habría desplazado gradualmente al océano Atlántico (Rodríguez, 2004, p. 14).

Esta inalienable concesión del mundo occidental, que se deriva de la de la época colonial, permitió la hegemonía del Atlántico por parte de las potencias europeas de Francia, España, Inglaterra y Portugal hasta el siglo XVIII, para luego ser dominada de forma absoluta por el imperio británico en el siglo XIX y posteriormente, por el Poder Naval hegemónico de los Estados Unidos desde el siglo XX hasta los tiempos actuales (Stratfor, 2016).

Desde un análisis geográfico, es inmensurable la desigualdad entre un hemisferio norte dominado por grandes masas continentales y un hemisferio sur dominado por grandes masas oceánicas, siendo el Pacífico el más grande de los océanos con una superficie de 179.7 millones de km², ocupando la tercera parte de la superficie del planeta, esto lo convierte en la mayor biomasa y por tanto, fundamenta el nuevo interés geopolítico de la superpotencia, que denota la amenaza de su supremacía de las potencias emergentes asiáticas, virando el centro gravedad oceánico del Atlántico al Pacífico (Rodríguez, 2004, p. 19).

14 Frase del Presidente Chino Xi Jinping, en una reunión en Beijing con el Secretario de Estado de EE. UU. Visitante, John Kerry, el 13 de abril de 2013.

15 Frase del secretario de Estado del presidente Abraham Lincoln en 1861, a quien se le debe la compra de Alaska a la Rusia zarista en 1867 y quien incentivó la apertura del Pacífico para los Estados Unidos.

Comercio del Pacífico lidera la economía mundial

“La cuenca del pacífico comprende no solo la ‘fábrica’ mundial, sino también sus fuentes más importantes de servicios, tecnología e inversión, y mercados de bienes finales”¹⁶

Peter Petri, economista de comercio internacional.

Al mismo tiempo, el comercio ha llegado a los confines del Pacífico, desde la década de 1970 el comercio a través del Pacífico ha superado por lejos el del Atlántico. China, por ejemplo, se ha convertido en el mayor socio comercial de América Latina, invirtiendo más capital en préstamos en la región que el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco de Exportación e Importación de los Estados Unidos combinados.

Tales conexiones han convertido al borde en desarrollo del Pacífico en una fábrica de crecimiento. Mientras que la economía de los Estados Unidos creció en promedio 1.6% por año durante la última década y la Unión Europea en 1.7%, América Latina creció 4.6%, Asia oriental en 5.4% y Asia sudoriental en 5.9%. Las 21 economías de la mayor agrupación transpacífica, la Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), representan casi la mitad del comercio mundial. (Tricks, 2014).

Realidad Oceanopolítica del Pacífico colombiano

“El Poder Marítimo es todo lo que tiende a hacer grande a un pueblo sobre o al lado del mar”¹⁷

Almirante Alfred T. Mahan, estrategia naval

Desarrollo Portuario¹⁸

Los puertos suponen una de las infraestructuras más importantes de un país, puesto que tienen gran peso específico en el transporte de mercancías (la Organización Mundial del Comercio estima que el 80% de los bienes que se comercializan en todo el mundo se mueven por vía marítima). Uno de los motivos que han convertido al transporte marítimo en el motor de muchas industrias es la capacidad de transportar grandes cargas con eficiencia.

Para facilitar este intercambio, los puertos son un punto clave que permite la conexión del medio marítimo con el terrestre. En los puertos, se distinguen tres zonas principales: la *parte marítima* por la que acceden los buques; la *zona terrestre*, en la que se producen las maniobras de carga y descarga; y la *zona de enlace*, en la que se conecta con los medios de transporte terrestres (Prosertek, 2016).

¹⁶ Frase escrita en el libro: “ASEAN Centrality and the ASEAN-US Economic Relationship” de autoría del profesor e investigador del comercio internacional, Peter Petri.

¹⁷ Mahan, A. T. (1890). La Influencia del Poder Marítimo a través de la historia, 1660-1783. Barnes & Noble Publishing.

¹⁸ Se escogió solamente el sector portuario como elemento de la realidad oceanopolítica del país, por considerarlo de mayor relevancia para la proyección hacia el Asia Pacífico.

Por tanto, en función del nivel de desarrollo de los servicios prestados, los puertos marítimos se distinguen en cuatro generaciones: siendo la *primera generación* (antes de 1960), los puertos que presentan menor desarrollo de sus servicios, en lo que básicamente se ofrecen servicios de carga, descarga y almacenamiento de mercancía, de manera independiente, con escasa integración entre las misma y con poca especialización de las terminales; los puertos de *segunda generación* (1960-1980) presentan una mayor integración de sus actividades, especialización por tráfico (especialmente en el caso de graneles líquidos y sólidos); los puertos de *tercera generación* (después de 1980), presentan una alta especialización con terminales dedicadas a los diferentes productos, predomina la unitización de cargas (contenerización), convirtiéndolos en plataformas comerciales para el comercio exterior y centros de transporte intermodal, realizando actividades logísticas y de distribución, apareciendo el concepto de *comunidad portuaria o comunidad logístico portuaria*; los puertos de *cuarta generación* son los denominados puertos en red, que se integran con otros centros intermodales y plataformas logísticas, para conformar redes de transporte intermodal, las cuales, tienen una unidad comercial y de gestión, así como una estrategia de crecimiento y expansión común tendiendo a compartir sistemas informáticos, que desarrollan grandes operadores que gestionan múltiples terminales portuarias a lo largo de todo el mundo (Rua Costa, 2006).

Según la clasificación anterior, el Pacífico colombiano solo posee dos puertos marítimos: puerto de Tumaco, que por su insuficiente infraestructura se clasifica como puerto de primera generación y el puerto de Buenaventura, el cual, considerando la enorme inversión de desarrollo de infraestructura de la última década, se clasificaría como puerto de tercera generación, siendo este puerto, el único que tiene la capacidad para acceder a las redes del comercio marítimo internacional.

En el *ranking* de puertos, publicado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL, el puerto de Buenaventura se encuentra en la posición No. 18, con un movimiento de carga de 920.000 TEU (unidad de medición estándar, equivalente a un contenedor de 20 pies o 6,25 metros) y en la posición No. 8 (Figura 1), en los puertos ubicados en la cuenca del Pacífico-Latinoamérica (CEPAL, 2018).

Figura 1. Ranking Puertos Cuenca del Pacífico-Latinoamérica 2015, 2016, 2017.



Tomada de CEPAL (2018)

Imagen 1. Ranking de puertos, los Top 20 en América Latina y el Caribe en 2017

Ranking de puertos

Los Top 20 en América Latina y el Caribe en 2017

La CEPAL elabora cada año un ranking que muestra el detalle de los movimientos de carga en contenedores en 120 puertos de la región, en base a información recopilada directamente con las autoridades portuarias y operadores de los terminales marítimos. En 2017 esta actividad aumentó 6,1%, con un volumen aproximado total de 50,6 millones de TEU. Esta infografía muestra los puertos ubicados en los primeros 20 lugares del ranking.



Tomada de CEPAL (2018)

Según lo visualizado en la Imagen 1, cabe destacar que Colombia únicamente cuenta con el puerto de Buenaventura para competir en el complejo y exigente sistema del comercio marítimo internacional, como puerto de tercera generación sobre el Pacífico colombiano, presentando como reto fundamental aumentar sus capacidades actuales para ascender en el *ranking* anual de la CEPAL.

Las mencionadas capacidades del puerto Buenaventura, están conformadas por: *“Dos muelles cada uno de 440 metros largo, que le permiten el atraque de 2 buques de forma simultánea; una profundidad de calado medio de 14 metros en marea mínima, 38 hectáreas para el almacenamiento con capacidad para albergar hasta 16.000 TEU”* (DLCA, 2018).

Dichas capacidades compiten directamente con el puerto de Guayaquil (Ecuador), que ostenta dos veces la capacidad del puerto de Buenaventura, no obstante, el Pacífico colombiano presenta una situación geográfica más favorable, próxima al nodo de comunicación de Panamá, por tanto, según Rua Costa (2006), los diez requerimientos exigidos para un puerto competitivo en un mundo globalizado son los siguientes:

1. La situación geográfica, próxima a los mercados, a los centros de producción o consumo o a nudos de comunicaciones importantes.
2. Abundancia de espacio para las operaciones
3. Infraestructuras adecuadas para las nuevas características de los tráficos marítimos
4. Buenos accesos terrestres y marítimos que permitan la conexión con las grandes rutas de transporte y garanticen la eficiencia intermodal
5. Bajos costes
6. Sin demoras, confiabilidad y seguridad operacional
7. Autoridad comprensible, con procedimientos de control y supervisión ágiles
8. Grúas y equipamientos modernos
9. Buenos sistemas de información que permitan agilizar el flujo documental asociado a la mercancía.
10. Buenas capacidades de transbordo

Definición de conceptos portuarios

Según Rua Costa (2006), se definen conceptos oceanopolíticos relacionados con los puertos, los cuales, se aplicarán al puerto de Buenaventura:

“Hinterland se denomina a la región nacional o internacional que es origen de las mercancías embarcadas en el puerto y destino de las mercancías desembarcadas en el mismo. Se trata pues del área de influencia del puerto alrededor del mismo”.

Por lo anterior, se deduce que el *“hinterland”* del puerto de Buenaventura, corresponde a toda la zona productiva del occidente colombiano, con epicentro en la ciudad de Cali, y extendido desde la zona cafetera hasta el altiplano cundiboyacense, la región opita y la Orinoquía.

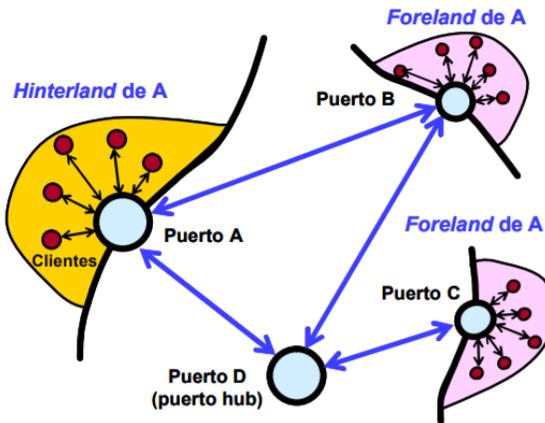
Ensayos sobre Estrategia Marítima

“**Foreland** se denomina a la región nacional o internacional que es origen de las mercancías desembarcadas en el puerto y destino de las mercancías embarcadas en el mismo. Se trata pues del área de influencia del puerto a la cual se dirige la carga generada por su hinterland o de la cual procede las mercancías destinadas a dicho hinterland”.

El “*Foreland*” de Rua Costa (2006), para el puerto de Buenaventura, es la proyección que tiene el puerto de Buenaventura a los mercados de Asia Pacífico, por ejemplo: los puertos de Singapur, Shanghai, Hong Kong, Busan (Corea del Sur), Los Ángeles (U.S.A), Guangzhou, Tianjin, Kaohsiung (Taiwan), Kalang (Malasia), Laem Chabang (Tailandia), Auckland (Nueva Zelanda), Albany (Australia).

“**Hub marítimo** o puerto de transbordo en el que se realizan básicamente operaciones de concentración y distribución de carga cuyo origen y destino queda fuera del hinterland del puerto. Es decir, se trata de puertos en los que la mayor parte de las operaciones que se realizan corresponden a trasbordo de mercancía entre buques, mientras que el tráfico local con el área de influencia del puerto es de escasa relevancia respecto al anterior”.

Figura 2. Conceptos de hinterland, foreland y hub marítimo



Tomada de Rua Costa (2006)

Según la *Figura 2*, el puerto de Buenaventura, por su posición central geográfica, puede ser concebido como un “*hub marítimo*”, toda vez, que en la actualidad las grandes líneas oceánicas de transporte de contenedores utilizan buques de gran capacidad que realizan un número relativamente pequeño de escalas o lo largo de su itinerario. En estas escalas se descarga parte la mercancía para su posterior trasbordo a otro buque, en general de menor capacidad, los denominados “*feeder*”, que la llevara a su destino final. Es por tanto, que Buenaventura puede ser situado estratégicamente a lo largo de las grandes rutas de navegación, para conectar con el resto de puertos de Suramérica (Rua Costa, 2006).

Proyección Oceanopolítica

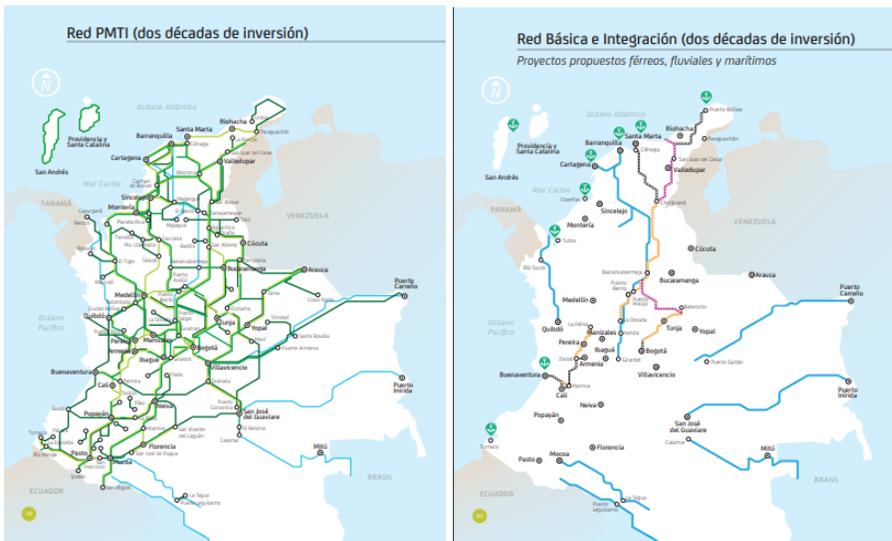
*“La accesibilidad de la costa de un país a la comunicación con sus puertos, que estos sean numerosos y profundos”*¹⁹

Almirante Alfred T. Mahan, estrategia naval

Plan Maestro de Transporte Intermodal - PMTI 2015-2035²⁰

Según la Vicepresidencia de la República “el PMTI es una apuesta del Estado colombiano para organizar en forma eficiente y estratégica el crecimiento del país, a través de una red de infraestructura que logre conectar a las ciudades, regiones, fronteras y puertos, priorizando los proyectos que mayor impacto tendrán para la economía nacional” (PMTI, 2015).

Mapa 1. Proyectos de la Red del PMTI y Proyectos de red de integración férrea, fluvial y marítima.



Tomado de Agencia Nacional de Infraestructura ANI, Recuperado de la pagina web de la entidad, en : https://www.ani.gov.co/sites/default/files/u233/pmti_entregable_1_final_nov11.pdf

El PMTI presenta tres *objetivos* claves a saber: impulsar el Comercio Exterior, reducir costos y tiempos de transporte, impulsar el comercio regional, mejorando la calidad de las redes regionales con propósitos de accesibilidad e integrar el territorio, aumentando la presencia del Estado, para reducir

19 Mahan, A. T. (1890). La Influencia del Poder Marítimo a través de la historia, 1660-1783. Barnes & Noble Publishing.

20 Se escoge el PMTI como elemento de mayor relevancia que determina la proyección oceanopolítica, a razón de que es determinante la necesidad de infraestructura portuaria y las vías de comunicación que interconectan las mercancías con el comercio marítimo internacional hacia el Asia Pacífico.

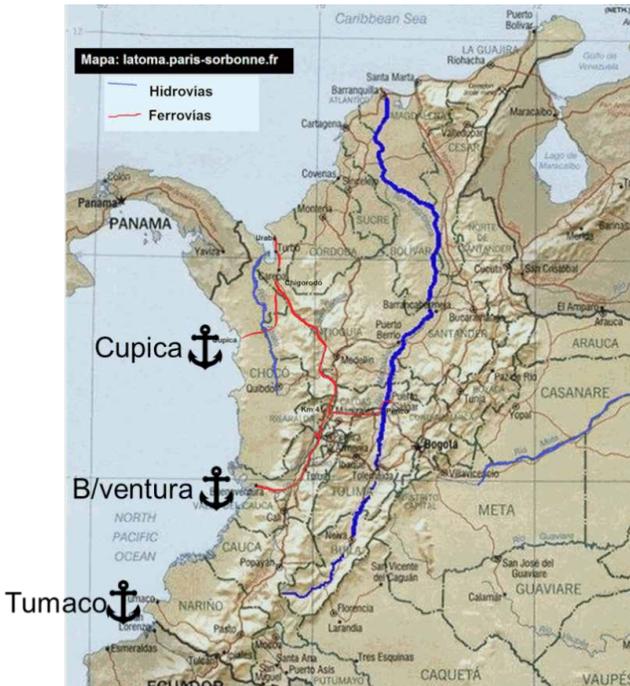
espacio de actividades ilegales, y acercar a ciudadanos y regiones a los mercados y los centros de servicios; de igual manera presenta dos *metas* precisas orientadas a consolidar una lista de proyectos prioritarios para iniciar su estructuración con tiempo suficiente y desarrollar una red de transporte competitiva adaptada a las necesidades de Colombia por los próximos 20 años; tiempo que se espera finalice en 2035 para el desarrollo de proyectos, viales, fluviales, férreos, aeroportuarios y marítimos según los indica el Mapa 1, con una inversión estimada en COL\$ 116,8 billones, donde se contemplan aspectos significativos de los puertos y su dragado (PMTI, 2015).

El desarrollo de las infraestructuras de transporte en el mundo, avanzan hacia la intermodalidad, de acuerdo con criterios de sostenibilidad a largo plazo (PEIIT,2013).

Bajo este concepto el PMTI, como plan de inversión y gestión para la conectividad intermodal del país, plantea los siguientes proyectos portuarios en el litoral Pacífico, cuya ubicación se visualiza en el *Mapa 2*.

1. Mejoramiento de capacidades puerto Buenaventura para recibir buques Panamax 5 y 6 generación
2. Construcción por concesión del puerto de aguas profundas en la Bahía de Cupica, como terminal interoceánica
3. Mejoramiento de capacidades del puerto de Tumaco, como terminal interoceánica con Belem do Para (Brasil).

Mapa 2. Puertos Multimodales Litoral Pacífico



Tomada de PEIIT (2013)

Sumado a los proyectos de conectividad multimodal interoceánica:

4. Construcción Tren Interoceánico Cupica - Turbo
5. Construcción Plataforma Multimodal Logística en Vigía del Fuerte (Chocó)
6. Navegabilidad Río Atrato
7. Conexión férrea Chigorodó-Bolombolo
8. Recuperación tramo férreo Cartago - La Felisa (Caldas)
9. Conexión férrea Bolombolo-La Felisa Bolombolo-Puerto Berrío
10. Conexión férrea La Felisa - La Dorada
11. Variante férrea Loboguerrero-Buga
12. Construcción Tren Interoceánico Tumaco-Puerto Asís
13. Mejoramiento capacidades puerto fluvial de Puerto Asís

Mapa 3. Red férrea proyectada



Tomado de PEIIT (2013)

Alianza del Pacífico

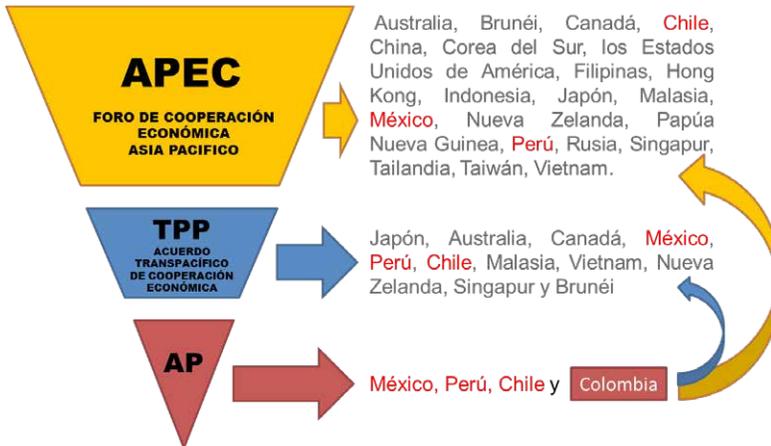
La Alianza del Pacífico nació como una iniciativa económica y de desarrollo entre cuatro naciones de América Latina: Chile, Colombia, México y Perú. Desde ese momento hasta la fecha, la Alianza se ha convertido en el eje de Colombia para hacer negocios en el continente. La clave está en la articulación de Fuerzas más allá de las fronteras territoriales. Este es un mecanismo de articulación política, económica, de cooperación e integración que

Ensayos sobre Estrategia Marítima

busca encontrar un espacio para impulsar un mayor crecimiento y mayor competitividad de las cuatro economías que la integran (AP, 2018).

Colombia busca acceder a los mercados del Asia Pacífico, mediante una estrategia de “pirámide inversa”, toda vez que los asociados de México, Perú y Chile, hacen parte del conglomerado superior del Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC) y el Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica (TPP).

Figura 3. Estrategia de pirámide inversa²¹



100

En la *Figura 3*, se evidencia que la Alianza del Pacífico es una estrategia política y económica, de cooperación e integración, que busca encontrar un espacio para Colombia, que lo impulse a un mayor crecimiento y competitividad a través de un avance progresivo de la libre circulación de bienes, servicios y capitales, extendidos a los mercados objetivos del litoral asiático del Pacífico, una de las regiones fundamentales de la economía global.

Lo anterior, teniendo en cuenta que la integración con la región de Asia Pacífico ha sido un objetivo explícito de la Alianza, debido a que tres de los miembros de la Alianza también son miembros actuales de la APEC, al cual, Colombia ha solicitado la membresía, cuyas admisiones han estado cerradas por varios años y están participando activamente en la negociación de Tratados bilaterales de Libre Comercio (TLC) con los países asiáticos.

Por tanto, los miembros de la Alianza están promoviendo conjuntamente los flujos de inversión de la “Alianza-Asia” y las exportaciones (especialmente en productos agrícolas) a los mercados de Asia-Pacífico, a través de misiones conjuntas y otras formas de cooperación, en particular, han comenzado a explorar cómo pueden usar existentes TLC con los países asiáticos, con el fin de promover la integración de los cuatro miembros de la Alianza en las cadenas de valor productivas asiáticas, lo que permite la innegable proyección hacia el océano Pacífico (Perry, 2014).

21 La estrategia de la “Pirámide Inversa” es un concepto deducido por el autor del presente artículo con base al artículo del autor citado, Perry, 2014

Conclusiones

El PMIT se encuentra proyectado al año 2035, de cumplirse los proyectos planteados, permitirá acceder a la globalización de los mercados marítimos, uniendo el “*hinterland mercantil*” de manera eficiente a las terminales portuarias que desarrollen la proyección Oceanopolítica del país al Asia Pacífico.

Ante la inviabilidad financiera de poseer una flota mercante, es imperativo el desarrollo en infraestructura y servicios de los puertos de Tumaco, Buenaventura y Cupica, con conectividad interoceánica multimodal.

Con la notable economía de un sistema intermodal, donde ferrocarriles e hidrovías se articulen para salir a los mares, Colombia podría incrementar varias veces sus exportaciones, proyectadas al Asia Pacífico.

La invaluable posición geoestratégica de Colombia, le permite la proyección hacia el Asia Pacífico, si fortalece sus alianzas diplomáticas y mercantiles con México, Perú y Chile, para ser llevado a la gran elite del comercio transpacífico de la APEC.

Mirar al océano Pacífico, es mirar al futuro de Colombia, el cual, se logra con conciencia de progreso y con carácter emprendedor en lo comercial, requiriendo que los habitantes de las ciudades portuarias sean expertos de las ciencias del mar y que los gobiernos sean favorables en sus políticas públicas al comercio marítimo y al desarrollo de la región del Pacífico.

Referencias bibliográficas

- Rodríguez, M. L (2004). *Globalización y Geopolítica del océano Pacífico: La redistribución de las hegemonías en los inicios del siglo XXI*. Artículo Recuperado de: <https://geopoliticaxxi.files.wordpress.com/2011/05/globalizacion-y-geopolitica-del-océano-pacifico-en-el-siglo-xxi.pdf>
- Stratfor, Monographs (2016). *The Geopolitics of the United States, Part 1: The Inevitable Empire*. Article From: <https://worldview.stratfor.com/article/geopolitics-united-states-part-1-inevitable-empire>
- Tricks, H (2014). *The Pacific Age. Under American leadership the Pacific has become the engine room of world trade. But the balance of power is shifting, writes Henry Tricks*. The Economist, Special Report. Article From: <https://www.economist.com/special-report/2014/11/13/the-pacific-age>
- Prosertek, Blog (2016). *Los puertos y su clasificación*. Recuperado de: <https://prosertek.com/es/blog/clasificacion-puertos>
- Rua costa, C (2006). *Los puertos en el transporte marítimo*. Universitat Politècnica de Catalunya. Institut d'Organització i Control de Sistemes Industrials. Recuperado de: <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf>
- CEPAL (2018). *Ranking de puertos, los Top 20 en América Latina y el Caribe en 2017*. Recuperado de: <https://www.cepal.org/es/infografias/ranking-puertos-top-20-america-latina-caribe-2017>
- DLCA (2018). *Logistics Capacity Assessment*. 2.1 Colombia Puertos Marítimos. 2.1.1 Colombia Puerto de Buenaventura. Recuperado de: <http://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.1.1+Colombia+Puerto+de+Buenaventura;jsessionid=90BD82116484B41E608A525CDE4416E3#id=2.1.1ColombiaPuertodeBuenaventura-Desempe%C3%B1odelPuerto>
- PEIIT (2013). *Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura de Transporte*. Ministerio de Transporte, Plan Nacional de Desarrollo 2014 -2018. Recuperado de: https://www.mintransporte.gov.co/Documentos/documentos_del_ministerio/PEIIT
- AP (2018). *Alianza del Pacífico, el poder de la integración*. <https://alianzapacifico.net/que-es-la-alianza/>
- Perry, G (2014). *The Pacific Alliance: A Way Forward for Latin American Integration?* Center for Global Development. June 2014. Recupérate to: <https://www.cgdev.org/sites/default/files/pacific-alliance-way-forward-latin-american-integration.pdf>