

Globalización y Narcotráfico: amenazas al desarrollo de los intereses marítimos colombianos, una visión desde la Escuela Superior de Guerra*

Por: *Capitán de Navío (RA) Luis Hernando Osorio Dussán*¹⁰

Temario

La Globalización y la seguridad en el entorno marítimo, de la economía a la seguridad en Colombia, caracterización del fenómeno del narcotráfico y su afectación en los espacios marítimos, la Globalización y su influencia en los Intereses Marítimos Nacionales (IMN).

89

Introducción

La Globalización en su origen correspondió al proceso que articulaba los elementos propios de la interconexión de las economías del mundo; desde tiempo atrás el uso de los océanos era una necesidad económica para efectuar intercambios en los mercados; en la actualidad apalancado con la tecnología se ha dinamizado el proceso a punto que ha sobrepasado otras dimensiones en los Estados nacionales (política, social, cultural, información, seguridad, etc.), es decir que los procesos de globalización generan a la vez influencias de poder y dominio en cualquier escenario, incluso en los propios intereses nacionales y en el caso que nos atañe en los intereses marítimos.

Las nuevas amenazas, la inestabilidad económica, las tendencias políticas y el nuevo orden mundial en conjunto se configuran como retos vigentes y potenciales a los intereses nacionales y en consecuencia a los marítimos

* Este documento es resultado de la Ponencia virtual presentada en Desarrollo del II Seminario Internacional Virtual "La Globalización y su Impacto en el Desarrollo de los Intereses Marítimos", desarrollado en Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto, con la participación y apoyo de las Academias Militares y Navales Internacionales Invitadas.

¹⁰ **Capitán de Navío (RA) Luis Hernando Osorio Dussán.** Economista, Especialista en Preparación y Evaluación de Proyectos de Inversión, Magister en Seguridad y Defensa Nacionales, Docente-Investigador en la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Correo electrónico proyosorio@yahoo.es

y son igualmente importantes para afrontarlos y mitigar sus riesgos, pero en un ejercicio académico se mostrará al fenómeno del narcotráfico como una nueva amenaza que genera inestabilidad económica y es a su vez un fenómeno con su propia dinámica al transferir su accionar delictivo, económico, ambiental y tecnológico a un escenario transnacional que afecta entre otras esferas a la seguridad marítima propia limitando las actividades de crecimiento y desarrollo nacional.

La situación cambiante global, regional y doméstica en materia de seguridad presenta nuevos actores no estatales, factores de riesgo naturales y antrópicos entre ellos el fenómeno del narcotráfico que impacta negativamente en los importantes activos estratégicos del espacio azul, ello demanda de una institucionalidad que haga frente a las oportunidades, retos y desafíos “donde la seguridad y la defensa del país son y serán siempre una condición fundamental para el desarrollo” (Armada Nacional de Colombia, 2015,p.6).

En esta ponencia se analizarán los elementos propios de la globalización y su influencia en la seguridad, específicamente en un entorno marítimo; posteriormente nos ocuparemos en caracterizar los elementos de la economía como base primigenia de la globalización y su relación con la seguridad marítima en el país; dentro del abanico de amenazas y riesgos que subyacen en el espacio marítimo, nos ocuparemos en el tema del tráfico ilícito de drogas a través de los océanos, delito transnacional que impacta los intereses nacionales y marítimos, posteriormente se mostrará como la influencia del narcotráfico afecta los intereses marítimos, como una extensión del proceso de globalización.

Para tal efecto se presenta el siguiente cuestionamiento:

¿De qué manera el delito transnacional del narcotráfico dentro de un proceso de globalización impacta los intereses marítimos considerando las múltiples y muy importantes actividades que despliega la Autoridad Marítima en materia de seguridad marítima y sostenibilidad del medio ambiente para beneficio y desarrollo de la Nación?

La globalización y la seguridad en el entorno marítimo

La globalización corresponde a un proceso histórico determinado por las llamadas “oleadas globalizadoras” (Tilly,1992), en este caso se hace referencia a la más reciente y que proviene de la Guerra Fría; esta se define como la intensificación de transacciones en el orden económico y tecnológico y, abarca las áreas de finanzas, comercio, producción, servicios e información; es inherente a la actividad económica ya que muestra el proceso de expansión del liberalismo económico y del capitalismo para crear un mercado de dimensiones mundiales y en donde las economías de cada país se han ido integrando en una economía única de carácter mundial acompañado del avance de la electrónica y la velocidad de la información; en las últimas décadas las telecomunicaciones, los computadores y la internet han llevado consigo el incremento exponencial de flujos de datos, medios y servicios desarrollando una impresionante e incontenible actividad en la ciencia y tecnología que ha transformado la sociedad hacia un nuevo orden.

En el entorno global la afectación social y otros eventos geopolíticos han acompañado a muchos países con conflictos bélicos, acciones terroristas, grandes y mortíferas migraciones, además de la segregación laboral como un elemento que acentúa y exacerba las diferencias étnicas y culturales de inmigrantes en países desarrollados de Europa y del mundo y que han motivado al terrorismo indiscriminado, pero además hay otros factores que han dado lugar a nuevos y renovados conflictos en la era de la globalización, como el aumento de la brecha entre los países ricos y pobres, la proliferación del crimen organizado, las migraciones indeseadas, exacerbación de los sentimientos nacionalistas, la proliferación de las armas de destrucción masiva, de las armas convencionales y además la administración de los recursos del océano.

En el entorno marítimo, la globalización ha tenido su sello distintivo desde tiempo atrás con el advenimiento de la navegación, las antiguas civilizaciones la utilizaron como medio de supervivencia, de transporte marítimo, de dominio político o económico; después con el “descubrimiento de un Nuevo Mundo” los europeos navegaron hacia distantes regiones y, expandieron imperios, colonias, religión y cultura; en los dos últimos siglos la industrialización y el maquinismo permitió que se extendieran los ferrocarriles, las líneas de telégrafo y los viajes interoceánicos, pero en el siglo pasado el dominio del mar se fundó bajo el pensamiento de Alfred Mahan en el Poder Naval, cuyo significado se orientó al “control del mar mediante la superioridad naval o la combinación de comercio marítimo, posesiones en ultramar y el acceso privilegiado a mercados exteriores que produce riqueza a la nación”(Uribe, Rodríguez & Díaz, 2016, p.120)

La revista de Apuntes de Coyuntura del Banco de Comercio Exterior de México publicó que el negocio marítimo ha sido la industria más globalizada; así mismo que “...en una simple transacción comercial pueden participar gente y propiedades de una docena de países, un buque griego construido en Corea puede ser alquilado a un operador danés, quien emplea marinos filipinos mediante un agente de tripulación de Chipre, el cual tiene el buque registrado en Panamá, asegurado en Inglaterra y transporta carga fabricada en Alemania desde un puerto holandés a México mediante terminales concesionadas a operadores portuarios de Hong Kong y Australia”(Bancoex, 2006, p.749).

La estandarización es característica de la globalización y tiene como ejemplo el resultado eficiente del desarrollo naviero mundial especialmente en la implementación de los contenedores¹¹, la infraestructura de puertos, la logística requerida para su movilidad y el trasbordo de mercancías; según el informe de 2016 de la Conferencia de las Naciones Unidas del Comercio y Desarrollo (UNCTAD, 2016) cerca del 80% del volumen comercial se efectuó por vía marítima, 10 mil millones de toneladas, la presencia 90 mil buques de 150 países y un millón de tripulantes que produjeron USD 380

11 Contenedor es una caja o recipiente metálico de carga para el transporte marítimo o fluvial, transporte terrestre y transporte multimodal, permite proteger las mercancías del ambiente y que están fabricadas de acuerdo con la normativa ISO (International Organization for Standardization), 668. Hay varios tipos estándar en medidas, los comunes son contenedores de 20 pies o TEU Twenty-foot equivalent unit, y de 40 pies (12,2 m) o (Forty-foot Equivalent Unit).

mil millones en fletes a la economía mundial. No obstante, la necesidad de contar con normas que brinden seguridad, no contaminación marítima y calidad son difundidas por la OMI (Organización Marítima Internacional)¹² y la ISO (Organización mundial de normalización), indispensables en el compromiso y cooperación de los países adscritos para ser implementados y aplicados como reglamentación del transporte marítimo global. Gracias al comercio internacional, la interconexión y el intercambio acompañado de un gran avance tecnológico, la disminución de los costos de transporte, las comunicaciones e informática, hoy el mundo es más moderno y globalizado.

El 70% de la superficie de la tierra corresponde a espacio marítimo (361 millones de km²) y del subsuelo se obtiene cerca de la tercera parte del petróleo que se consume (offshore)¹³; en el informe de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y Agricultura (FAO, 2014) para 2014 se registró a nivel mundial pesca marina alrededor de las 95 millones de toneladas, cifra que se viene reduciendo ante la sobrexplotación que es objeto, en cuanto al comercio internacional antes mencionado el 80% es transportado por vía marítima enlazando los puertos y pasando por los principales estrechos en el mundo (Malaca, Ormuz, Suez y Panamá concentran la mayor parte del tráfico marítimo mundial).

Cabe resaltar que el 64% del espacio marítimo mundial corresponde a Alta mar y la multiplicación de los conflictos en la mayoría de los casos están en función de la ubicación y explotación de recursos entre ellos de gas y petróleo. La competencia y disputa por conservar u obtener más espacios marítimos por parte de los Estados ribereños, encuentran una relativa solución en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar (Convemar) donde se definen temas sobre límites de las zonas marítimas, zona económica exclusiva, plataforma continental y alta mar, derechos de navegación y estrechos para la navegación internacional, Estados archipelágicos, paz y la seguridad en los océanos y los mares, conservación y gestión de los recursos marinos vivos, protección y preservación del medio marino, investigación científica marina, y procedimientos para la solución de controversias.

De la economía a la seguridad en Colombia

Colombia está ubicada en la parte noroccidental de Suramérica, cuenta con una extensión territorial de 2'070.408 km² de los cuales 928.660 km² son superficie marina equivalente al 44,8%; dividido en 589.560 km² y 339.100 Km² en el mar Caribe y océano Pacífico. Cuenta con doce (12) departamentos costeros donde viven aproximadamente 18,1 millones de habitantes, esto

12 Organización Marítima Internacional (OMI): Organismo especializado de las Naciones Unidas que promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte, es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar, en funcionamiento desde 1958, cuenta con 166 Estados miembros y 2 asociados. <http://www.imo.org/es/about/paginas/default.aspx>

13 Para 2017, la demanda mundial total de petróleo sería de 95,41 mbd, que será alimentado sobre todo por el mayor consumo energético en varios países en desarrollo. Obtenido del: El Mundo (10 octubre 2016) "La OPEP espera un aumento de la demanda mundial de crudo". <http://www.elmundo.es/economia/2016/08/10/57ab455846163f027b8b45b4.html>

es el 38 % de la población nacional, a pesar de aportar cerca del 28,4% del PIB nacional, presenta necesidades básicas insatisfechas (NBI) hasta un 56%, lo cual se constituye para el país un gran reto social, económico y de infraestructura. (PNOEC, 2017, pp.20-21)

El Foro Económico Mundial, en su Índice de Competitividad Global 2016-2017 situó a Colombia en el puesto 61 entre 138 naciones y obtuvo una calificación de 4,30 (sobre 7), la tasa de desempleo es de 9,2%. Colombia termina el 2016 con cifras que reflejan una relativa estabilidad, aunque, con preocupación dado el entorno global y la baja capacidad industrial y tecnológica propia para generar valor agregado. En 2016 se llevó a cabo el proceso de fin de conflicto con las guerrillas de las Farc y se trabaja en la implementación de los acuerdos pactados, cuyo costo estimado asciende a USD 45 mil millones (COL\$ 130 billones) en un horizonte de 15 años, gasto que se compensaría con la oportunidad de producción agroindustrial en zonas donde antes la presencia del crimen lo impedía. Se espera a corto plazo el desmonte de otros grupos terroristas y organizaciones armadas ilegales.

El coeficiente Gini (Índice de igualdad) registró un 0,517 siendo alto, infortunadamente está entre los más elevados de la región (DANE, 2016). Latinoamérica sigue progresando en términos de desarrollo humano, no obstante, como se mencionó en la región continúa, la desigualdad, en el informe del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) Colombia ocupó el puesto 95 con calificación de Alto (Infobae, 2017).

Con relación a la percepción de seguridad Colombia ha mejorado de manera importante, según la Fundación Ideas para la Paz y el Observatorio de Homicidios del Instituto Igarapé, en 2016 se registraron 25,2 homicidios por cada cien mil habitantes, en Latinoamérica la cifra es de 21 homicidios, en Venezuela con 59 y en Honduras con 57,9 (EL Espectador, 2016). A pesar de haberse desactivado las guerrillas terroristas de las Farc, la violencia continúa debido a la presencia de otras organizaciones terroristas como Ejército de Liberación Nacional (Eln) y las Bandas criminales, dedicadas especialmente al negocio del narcotráfico y la minería criminal.

El Índice de percepción de la corrupción 2016 indica que el país como el mundo atraviesa por una crisis de valores ya que se observan problemas de corrupción que llegan a los gobiernos y su esfera de poder. En el índice global de la corrupción en un ranking de 176 países Colombia ocupa el puesto 90 con una calificación de 37/100; es de anotar que dos terceras partes de países del mundo no alcanzan el punto medio; Uruguay el mejor evaluado en Latinoamérica ocupa el puesto 21 con calificación de 71/100 (Transparencia, 2016)

En cuanto al narcotráfico infortunadamente la delincuencia organizada en Colombia produce la mayor cantidad de cocaína en el mundo y maneja la cadena de producción, el Sistema integrado de monitoreo de cultivos ilícitos del Gobierno y Naciones Unidas (Simci) da cuenta que en 2015 la producción estimada fue de 646 toneladas y en 2016 de 940 toneladas, de igual manera los cultivos ilícitos se extendieron a 188.000 hectáreas casi duplicando cifras de años atrás (El Tiempo, 2016) Aunque la problemática de corresponsabilidad con el consumo no es clara en la estrategia de

lucha contra las drogas, se han realizado capturas importantes, en 2016 se incautaron en total 397 toneladas de ellas 119, 8 en el Pacífico colombiano y 73,6 en alta mar (EIPais.com.co., 2017).

Caracterización del fenómeno del narcotráfico y su afectación en los espacios marítimos

El uso del espacio marítimo colombiano ha sido infortunadamente afectado por delitos contra el medio ambiente, el contrabando, pero con mayor frecuencia por el narcotráfico, este último como delito transnacional de grandes proporciones no solo por la connotación de uso de la droga sino por su trascendencia económica, política, jurídica y tecnológica.

En la década de los años noventa, el 90% de la droga era enviada por mar, pero el Tratado de interdicción marítima entre Colombia y EE. UU¹⁴. obligó a los narcotraficantes a ser más eficientes en materia de tecnología de envío, usaron buques mercantes, cabotaje, relevos en el mar, lanchas rápidas, buques pesqueros, artefactos cilíndricos remolcados, artefactos cilíndricos autónomos hasta llegar a la tecnología de los semi sumergibles, porque este medio les permitió obtener resultados positivos en el transporte a pesar de los controles de las autoridades, quizás porque las condiciones de control del mar se consideran locales, incompletas, temporales e imperfectas, según las premisas del Almirante francés Raoul Castex y citadas en el capítulo “El Narcotráfico fenómeno delictivo nacional y transnacional”(Rodríguez, 2016, p.131)

La producción de cocaína abastece alrededor 19 millones de los consumidores y se prevé que va en aumento evidenciado en el incremento de la demanda para abastecer los mercados de América Central, Norte, África y Asia Oriental; mencionado antes, se estima una producción de 940 toneladas de clorhidrato de cocaína de las cuales se captura un 20% en el mar.

En el flujo de distribución, los narcotraficantes tienen un abanico creativo para evitar que las autoridades descubran los alijos de la droga en todas las modalidades de transporte; pero la distribución por vía marítima es la preferida por permitir una mayor cantidad transportada, menor costo y más ocultamiento, requiriendo de una organización logística a su alrededor, como lo refiere la analista Ana Pérez (2014) “En la actualidad, es común que los delincuentes operen con rostro de naviero, armador, marino, empresario importador o agente aduanal. No existe en el mundo puerto infranqueable para las mafias”.

En el proceso de transporte, el uso de embarques por vía marítima es el resultado de los varios años de experiencia de los traficantes que le han permitido desarrollar una organizada estructura con inversiones de capital importante, acceso a alta tecnología de comunicaciones, navegación, vigilancia y seguridad; en el proceso de comercialización tienen agentes que hacen contactos nacionales e internacionales y de confianza que permita fluir el negocio de entrega y pagos.

14 Acuerdo complementario para la Cooperación y Asistencia Técnica en Defensa y Seguridad entre los Gobiernos de la República de Colombia y de los Estados Unidos de América, la Corte Constitucional, declaró inconstitucional, la Armada continúa con las operaciones contra el narcotráfico seguirán activas y con el apoyo de las autoridades norteamericanas. 2010.

La evolución tecnológica evidencia que el fenómeno permanece y el beneficio de trasladar narcóticos por vía marítima es eficiente al involucrar sistemas logísticos eficaces; la aparición de los torpedos hidrodinámicos (sumergibles al arrastre), boyas georreferenciadas que son abandonadas en el mar, los semisumergibles (SPSS - Self propelled semisumersible), sumergibles (SPFS - Self propelled fully sumersible), balizas radio controladas para rastrear y recoger paquetes arrojados al mar con barrido de 200 millas, medios cada vez más evolucionados en su ingeniería y tecnología en aras a evitar la detección, interdicción y captura.

El impacto del narcotráfico sobre la economía y sociedad es innegable y pese a la ausencia de estudios académicos o registros estadísticos confiables y cuantificables, ha evidenciado realidades como la generación de crimen y violencia, prácticas corruptas a todo nivel, favorecimiento a actores armados y políticos, además desvío de recursos de presupuesto social para combatir el crimen, costos ocultos por daños medioambientales y externalidades negativas sobre grupos sociales vulnerables por la pobreza de las regiones de la Costa debido al desplazamiento de la fuerza laboral, truncando el potencial desarrollo regional.

La globalización y su influencia en los intereses marítimos nacionales (IMN).

Si bien hasta el momento se ha presentado el proceso de globalización como un evento perverso y negativo por las influencias que presenta a los intereses de los Estados, también hay que contar con los efectos positivos, como la difusión y apertura de mercados, la incorporación y uso de la tecnología de la información y los datos, la transmisión e intercambio de conocimientos, valores y culturas, el intercambio de lenguas, la universalización de valores, la comunicación y el comercio mundial. Sin ellos ni el mundo, ni los Estados hubiesen alcanzado los niveles de desarrollo positivo. La gestión de los procesos globalizadores es lo que ha generado los efectos negativos como por ejemplo la contaminación ambiental en el mar por el mal uso del plástico, después que el mismo hubiese generado un efecto positivo anterior en el uso, la disposición final es un resultado de gestión negativa que propone cambios a la sociedad como interés fundamental a la protección del medio ambiente.

La complejidad que genera el problema mundial de las drogas para un desarrollo sostenible de los Estados involucrados en la cadena de producción y de consumo al momento de enfrentar o dar respuesta, en cuanto persecución, castigo, salud pública, alternatividad o seguridad, radica en que impacta el desarrollo social, el desarrollo económico y la sostenibilidad ambiental, no obstante, a sus intereses fundamentales. Es importante considerar que 247 millones de la población mundial consume de drogas, (UNODC, 2017), es claro que corresponde a un problema de carácter global.

Lo manifestado por el profesor Alejo Vargas Velázquez en el sentido que los Estados deben actuar bajo los lineamientos de los intereses nacionales y que a su vez estos proceden de los consensos que privilegian las democracias, citados lineamientos son los referentes inexcusables para la política exterior, la económica, la seguridad y defensa y es el plan de acción del Estado y por ende el conductor de la unidad nacional. Es un tema de

debate ya que Vargas niega la existencia explícita y clara de los intereses nacionales dentro de la norma constitucional vigente, sin embargo, reitera que la necesidad para formularlos es acudir a ella. (Vargas, 2013)

El Capitán de Navío Sergio Uribe PhD, hace un excelente acopio de los intereses nacionales establecidos de manera implícita o explícitamente en la Constitución Política Nacional, como los intereses vitales o aquellos ligados a la existencia misma de la Nación colombiana:

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

Consecuentemente, la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros (PNOEC), define claramente a los intereses Marítimos Nacionales como “el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social, ambiental y militar que logra el país mediante el desarrollo de las actividades relacionadas con el uso y explotación del mar y los espacios costeros. Suponen una visión estratégica con amplia proyección de desarrollo y seguridad” (PNOEC, 2017, p.65)

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

Las múltiples e importantes tareas de la autoridad marítima y las Armadas alrededor de los Intereses marítimos nacionales (IMN) encierran estrategias y objetivos del más alto nivel que enmarcados en el cumplimiento misional generan el aporte a la seguridad, desarrollo y crecimiento del país. Si bien, cada uno de ellos son sensibles a los procesos de globalización, también lo son aspectos puntuales como el narcotráfico y sus cadenas de producción - consumo. Los IMN presentan otras acciones, retos y desafíos igualmente importantes que fortalecen el desarrollo y crecimiento de país.

Los siguientes intereses marítimos, los cuales en la propuesta del autor se alinean a los intereses nacionales dan la proyección y correspondencia a las necesidades de la Nación; algunos de ellos son transversales a varios intereses nacionales, sin embargo, la dinámica de las circunstancias del entorno, propias o globales, permitirían participar en otros intereses de la nación. Se considera en la propuesta una escala que permite evidenciar un criterio o valor en el nivel de los intereses nacionales bajo el concepto de Donald Nuechterlein¹⁵.

15 Donald Nuechterlein en un sentido amplio ubica los intereses nacionales para los Estados Unidos:

La alineación hipotética de los IMN dentro de los propuestos intereses nacionales solamente lo permite la importancia de la escala (vital, supervivencia, importante o periférico); pero la participación de tareas propias dentro de cada IMN carece de dificultad, especialmente si refiero al daño ambiental causado por el plástico, entonces la coparticipación de tareas sería propia del IMN Educación marítima y porque no de quien originó el daño, por ejemplo un complejo hotelero turístico, entonces la pertinencia incluye al IMN Turismo Marítimo y recreación.

De igual forma, en un ejercicio interdisciplinario cada IMN obtendría la pertinencia e importancia; para el caso del fenómeno complejo del narcotráfico la dirección apunta a la pertinencia de varios IMN, como Poder Naval, Seguridad integral marítima, Transporte y comercio marítimo.

Finalmente, cada uno de los Intereses marítimos aquí descritos y muy profundamente analizados por la Comisión Colombiana del Océano son vectores que junto con la Posición oceánica colombiana y la Voluntad Política de Poder Marítimo permiten plantear el reto asociado a convertir al país en una Potencia Media Oceánica.

La Armada Nacional en su estrategia y plan de desarrollo 2030, contempla cinco vértices - estrategia pentagonal- (Rol internacional, de Defensa y Seguridad Nacional, de Seguridad marítima y fluvial, de Protección del medio ambiente y del Desarrollo marítimo y fluvial), como su derrotero a seguir y son transversales a las actividades propias para la protección y cobijo de los intereses marítimos.

1) La defensa de la patria; 2) El bienestar económico; 3) Orden mundial favorable; 4) La promoción de valores. Agrega que estos intereses pueden estar determinados en una escala de: 1) supervivencia; 2) vital; 3) importante; y 4) periférica. En este sentido aspectos como la configuración geográfica, y la realidad histórica y cultural serán factores que determinarán el nivel de intensidad de los intereses nacionales, y de allí su toma de posición para garantizarlos. Citado en Donald Neuchterlein, La planificación de estrategias y Fuerzas Militares, New Port, Naval War College Press, s.f.

Cuadro de los Intereses Nacionales e Intereses Marítimos (PNOEC)

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

Elaboración propia con base en los Intereses nacionales consolidados por Sergio Uribe Phd, los Intereses marítimos incorporados en la PNOEC y la escala que presenta D. Nuechterlein.

Conclusiones

La globalización procede y es inherente a la economía (expansión del capitalismo) que apoyada con la tecnología de la información se expandió, generando en la sociedad cambios en las costumbres y comportamientos en la política, cultura y seguridad.

Colombia al reflejar estabilidad en sus indicadores macroeconómicos y mejora en las cifras de competitividad va por la senda del desarrollo sostenible muy a pesar de indicadores sociales como desigualdad social, violencia, corrupción y narcotráfico vinculados a procesos de globalización.

El uso del espacio marítimo colombiano ha sido infortunadamente afectado por delitos contra el medio ambiente, el contrabando, pero con mayor frecuencia con el narcotráfico, este último como delito transnacional de grandes proporciones no solo por la connotación de uso de la droga sino por su trascendencia económica, política, jurídica y tecnológica, en una mala gestión del proceso de globalización.

La globalización si impacta los intereses marítimos colombianos considerando que estos se derivan los propios intereses nacionales. El narcotráfico como delito transnacional, ayer, hoy y por lo menos a mediano plazo continuará en la agenda global y en el plan estratégico nacional de los países productores y consumidores, por ende, el tema hace parte de sus intereses fundamentales.

Los informes presentados por la UNODC y los resultados propios en cuanto al tráfico de drogas indica que no hay posibilidad que disminuya consumo a mediano plazo, ni su abastecimiento en el mundo; por lo tanto, el fenómeno del narcotráfico estará en la agenda actual y futura al menos a mediano plazo, convirtiéndose en un interés fundamental en la agenda política y de seguridad de los Estados vinculados. Esto impacta los intereses marítimos.