

# Interpretación de la aplicación de la Política Nacional del Océano y Espacios Costeros PNOEC, en el Desarrollo Económico de los espacios oceánicos y costeros nacionales\*

*Por: Capitán de Fragata Manuel Felipe Rodríguez Villate<sup>31</sup>*

137

## **Resumen**

La PNOEC es sin duda, el mayor esfuerzo hasta ahora realizado por la comunidad marítima del país, para darle finalmente al mar la prioridad que debe tener, si el Estado colombiano quiere ingresar al siglo XXI como Potencia Oceánica, generando que el mar sea el nuevo pivote de la economía y la sociedad, debe dar cumplimiento a las políticas establecidas para cada uno de los intereses marítimos nacionales.

En el presente documento se efectúa una interpretación académica de la interacción y aplicación de la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (En adelante PNOEC) en el Desarrollo Económico, para la consolidación, aprovechamiento y crecimiento continuo de los espacios oceánicos y costeros nacionales.

---

\* Ensayo para la Materia Poder Marítimo, Unidad Temática Intereses Marítimos, en el Curso de Estado Mayor Armada 2016, Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto".

<sup>31</sup> Estudiante Curso de Estado Mayor Armada 2016, Oficial Superior del Cuerpo Ejecutivo Superficie de la Armada Nacional de Colombia.

## Palabras Claves:

Política nacional del océano, potencia oceánica, soberanía, apropiación territorial, recurso, poder naval.

## Introducción

Las características y posibilidades del territorio nacional para convertir a Colombia en Potencia Oceánica son extremadamente altas, más si se tienen en cuenta los factores geográfico, climáticos y socio culturales; en este ensayo se realizará un análisis de cada uno de los trece intereses marítimos de la nación determinados en la PNOEC, desde el punto de vista económico, articulándolos con las políticas de consolidación territorial y de reconstrucción del tejido económico y social en un escenario postacuerdo, que se presenta como una oportunidad de transformación nacional, para impulsar los objetivos de la Política a hechos reales que impulsarán el desarrollo nacional.

## Soberanía e integridad del territorio marítimo nacional

La soberanía de una nación se concibe como “la máxima expresión de autoridad de un Estado” (Alvarado, 2013, pág. 6) es decir la capacidad de decidir, dictar e implementar normas sobre sus nacionales y su territorio buscando su bienestar y desarrollo, sin embargo hoy todo los estados al dictar sus normas tienen que tener en mente el impacto en un mundo globalizado, es especial en temas económicos, este poder de mantener el control y dominio de los territorios, hace fuerte a una nación para lograr comerciar con otras naciones o actores no estatales, ofreciendo garantías de estabilidad.

En el mundo económico de hoy las decisiones para la inversión de capital por parte de la empresa privada se basa en gran medida en los resultados de las Calificadoras de Riesgos, empresas dedicadas al análisis de factores que puedan afectar el beneficio de inversores en cada país, estas evalúan cuidadosamente la seguridad jurídica y estabilidad del Estado donde se van a depositar los recursos, por ejemplo la Standard & Poor's tiene como criterios de evaluación de la estabilidad de un país: el riesgo económico, el riesgo de efectividad institucional y de gobierno, riesgo del Sistema Financiero, y riesgo de cultura de pago/ejercicio de la ley (Standard & Poor's, 2013). Un país que no pueda garantizar su soberanía sobre todos sus territorios incluidos los marítimos, no obtendrá una buena calificación y perderá la oportunidad de recibir capital de inversión.

## **Conciencia, Apropiación Territorial y Cultura Marítima**

La conciencia marítima es el “conocimiento responsable y personal” (RAE. 2016) por parte de los integrantes de una nación de los intereses marítimos de su país, convirtiéndolos en objetivos nacionales mediante la implementación de una estrategia marítima que involucre los campos político económico social y militar, es aquella transformación social de la población de un Estado para comprender la importancia del mar como factor de desarrollo, interiorizando su potencial y su conservación. En Colombia esta conciencia es limitada, generando una sociedad que gira alrededor de la tierra y que desconoce las riquezas marítimas y fluviales, que podrían impulsar el desarrollo económico y social, dándole uso racional de los recursos ubicados en el 44% del territorio que no está siendo explotado.

La Armada República de Colombia ( a partir del momento ARC) como responsable de crear y difundir la conciencia marítima debe buscar estrategias para articular específicamente el poder económico con el mar, entre los trabajos académicos realizados en el marco del CEM 2016 se planteó la estrategia “Economía y conciencia marítima”, la cual plantea, que para obtener recursos para el poder naval es necesario motivar en el poder económico la conciencia marítima, demostrando la importancia de incrementar la seguridad y defensa de la nación en el ámbito marítimo, lo cual se reflejaría en una mayor inversión e incremento del volumen de comercio en la nación, igualmente al favorecer las actividades marítimas con un ambiente de seguridad y confianza, industrias como la pesquera, el turismo y la explotación de recursos en plataforma costa afuera, incrementarían ampliamente el PIB remplazando en parte las pérdidas que sufre el país por la crisis económica.

## **Recursos Ambientales Marino-Costeros**

Los recursos ambientales tanto los renovables, como los no renovables son el mayor tesoro que encierra el mar, y en el futuro podrían ser los que garanticen la supervivencia del ser humano, para analizar su impacto en la economía es necesario estudiar los países con capacidad de explotar estos recursos en la región para determinar qué tanta participación puede tener la economía marítima en el PIB de una nación y que tanto esa industria impacta en Colombia, por ejemplo Chile exportó el año 2014 7,5 billones de pesos en filetes congelados de pescado, si solo el diez por ciento de esa producción

fuera destinada al desarrollo del poder naval estaríamos cubriendo cerca de la mitad del presupuesto anual de la ARC, o el ejemplo de Perú que exporto en 2014 1,3 billones de pesos en moluscos (Simoes, 2016), Colombia en estos mercados solo logro 1,4 billones en filetes de pescado y 2.256 millones en moluscos.

## Educación Marítima

La clave para lograr una economía estable basada en mar se basa en gran medida en que las personas y comunidades del ámbito marítimo están capacitadas de manera apropiada dentro de los estándares requeridos por los mercados internacionales para que cualquiera que sea el producto de la actividad económica, ya sea explotación de recursos, pesca, construcción naval o turismo, pueda ser competitivo con los del resto del mundo.

*Tabla 1. Actividades marítimas y entidades de control nacional e internacional*

Actividad comercial relacionada con el mar	Estándares internacionales
Turismo	58 normas ISO que van desde normas de buceo hasta características de los hoteles con playas
Construcción embarcaciones	Normas OMI – Normas DIMAR
Pesca	Normas Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca -
Explotación petrolera	Normas Ministerio De Minas – Agencia Nacional de Licencias Ambientales – Normas internacionales de contaminación de la ONU
Navegación comercial	Organización Marítima Internacional – Normas DIMAR
Transporte de carga	Normas ISO- DIMAR –Ministerio de Transporte

*Fuente: Realizada por el autor*

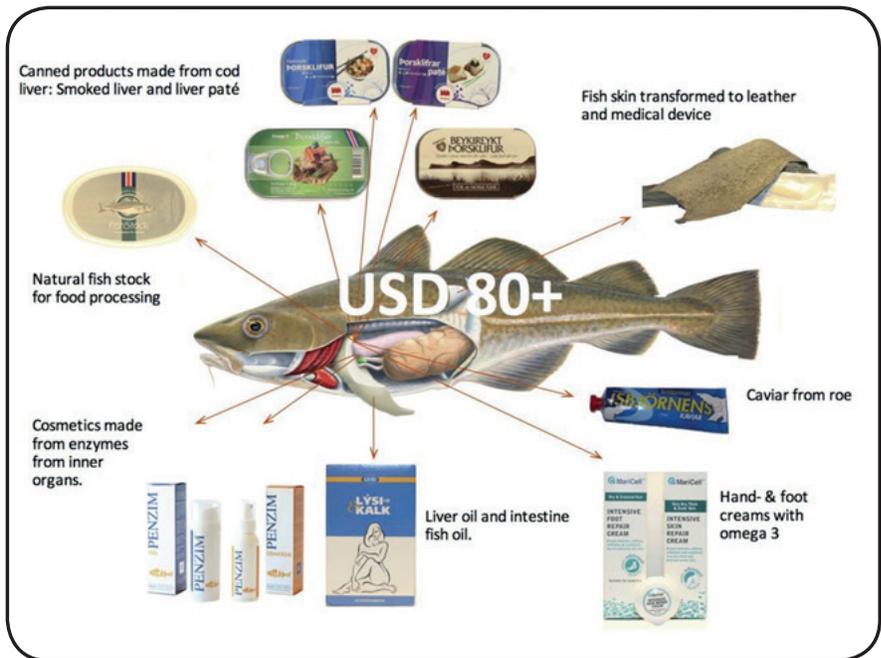
Formar a los colombianos en estas áreas debe ser una de las estrategias a ser aplicadas por el Ministerio de Educación Nacional dentro del marco de la PNOEC.

### Investigación Científica, Tecnológica y de Innovación

En la actualidad, la investigación y desarrollo es lo que diferencia los países desarrollados de los demás (Barquero, 2005), lograr un nuevo avance o descubrimiento requiere investigación y la aplicación de nuevas tecnologías, todo esto requiere la inversión de recursos económicos, pero una vez que un desarrollo es alcanzado y patentado, los beneficios económicos son exponenciales, no solo por su empleo directo si no por la posibilidad de venderlo a países o personas que puedan darle aplicación en otras latitudes.

Un ejemplo de esto son las innovaciones de las empresas de pesca de bacalao en Norteamérica que ha desarrollado productos para maximizar las ganancias empleando tecnologías que les permiten usar cada pez capturado en su totalidad.

Figura 1. Innovación en la fabricación de productos derivados del Bacalao



Fuente: Maine Technology Institute (2014)

La tecnología les permite obtener no solo productos alimenticios si no cosméticos, medicinas y hasta cuero para producción de prendas.

Estos mismos parámetros se repiten en campos marítimos como la obtención de energía por las mareas o el viento, mejoras en los diseños de las embarcaciones y mejores métodos para hacer la navegación más segura. Todos con un punto en común, inversiones en investigación que llevan a grandes avances con excelentes resultados económicos, en Colombia se han realizado esfuerzos aislados más que todo buscando aprovechar los productos pesqueros mejorando los procesos, sin embargo es necesario que los sectores económicos y educativos del país se articulen para lograr desarrollos que impacten la economía nacional.

### **Poder Naval**

Desde 1600 Sir Walter Raleigh afirmaba que: “Quien manda en el mar, manda en el comercio, quien manda en el comercio dispone de las riquezas del mundo y domina, en consecuencia, al mundo entero”. La frase anterior continúa siendo válida, mientras el buque sea el medio de transporte más rentable para el comercio internacional.

142

Para proteger las líneas marítimas de comunicación es necesario que Colombia cuente con una marina eficiente con capacidades suficientes para proteger el comercio y los intereses económicos marítimos de la nación, sin los recursos necesarios para construir la marina mediana de impacto regional que busca el plan estratégico de la ARC, será muy complejo para el Estado colombiano lograr la inversión que se requiere para que la industria marítima rinda los beneficios que propone la PNOEC.

Un ejemplo claro es el aumento de inversión económica en los territorios nacionales que han venido consolidando la seguridad por parte de las Fuerzas Militares y de Policía en la costa Caribe desde el 2008, cuando se neutralizó la amenaza terrorista en la región.

### **Seguridad Integral Marítima**

Un país que no garantice la seguridad de los buques que comercian mundialmente podría verse aislado por fenómenos como la piratería o el terrorismo, bloqueando no solo la economía marítima si no toda la economía nacional(Santamaría, 2015). Pero esto es solo

el comienzo de una seguridad integral marítima, la cual se basa en analizar detalladamente cada pasó de la actividad marítima nacional, brindando a los actores del comercio marítimo reglas claras, puntuales y precisas que les permita adelantar sus actividades de manera segura, eficiente y con los parámetros internacionales. Si Colombia logra este nivel podrá garantizar a los inversionistas un escenario óptimo que se reflejara en mayores inversiones.

### **Ordenamiento Marino-Costero**

Según el Almirante Mahan, tres de sus seis factores para determinar la posibilidad de un Estado de ser potencia marítima tiene que ver con los terrenos costeros, es decir acuerdo su Situación Geográfica, su Configuración Física y su Extensión Territorial (Mahan, 1890).

Transportando ese concepto al ámbito local el valor estratégico y económico de los terrones costeros depende de los tres mismos factores así:

- Situación geográfica con respecto a los centros urbanos, de comercio o de puntos de explotación de recursos.
- Configuración física buscando que cumpla con las condiciones para la actividad comercial que se destine, es decir una playa para actividad turística o una bahía profunda para la construcción de un puerto.
- Extensión territorial que determine la cantidad de posibles inversiones y usos que se pueden realizar en cada una de las zonas costeras colombianas.
- El Estado colombiano tiene que terminar el ordenamiento costero teniendo en cuenta estos factores y buscando el equilibrio entre el desarrollo económico y la preservación de los recursos naturales marítimos, este equilibrio será lo que permita un desarrollo marítimo sostenible.

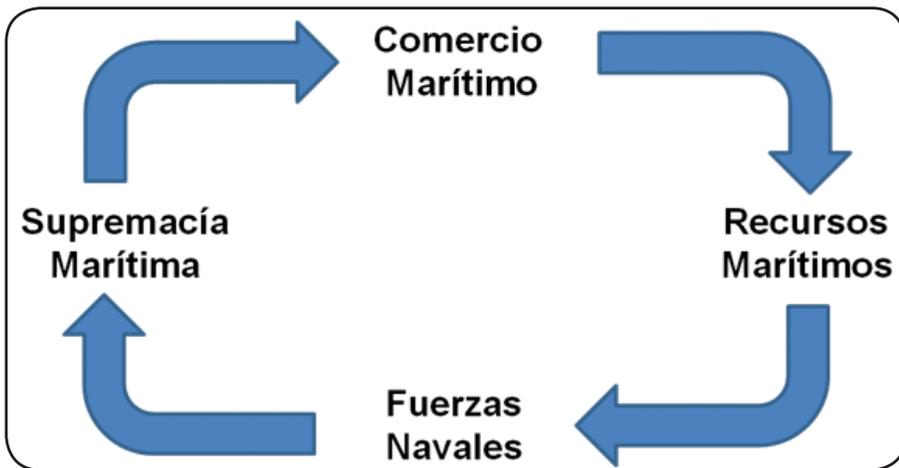
### **Transporte y Comercio Marítimo**

El transporte marítimo es la base de la economía mundial, en Colombia más del 90 por ciento de su economía se mueve desde y hacia sus puertos, si bien la inversión en los puertos nacionales ascendió a 334 millones de dólares en el primer semestre 2015, con aumento de 1,4

% frente al mismo periodo del 2014, favoreciendo la movilización de bienes en sus zonas portuarias, (hoy se cuentan más de 184 millones de toneladas de carga y ha recibido alrededor de 61 mil buques en las costas atlántica y pacífica, alcanzando los 2 millones de contenedores al año). (Comision Colombiana del Oceano, 2015), el reto más grande en este momento es articular los centros productivos como Bogotá Medellín y Cali a los puertos con un sistema de transporte multimodal como el planteado en el plan maestro fluvial presentado por el Ministerio de Transporte Nacional, solo cuando se pueda lograr esa conexión se podrá contar con una infraestructura que cumpla con los requerimientos de una economía desarrollada.

Este interés se combina con el de seguridad integral marítima para articular los elementos del círculo virtuoso de Till (Till, 2007).

*Figura 2. Ciclo Marítimo Virtuoso*



*Fuente: Geoffrey Till, 2007.*

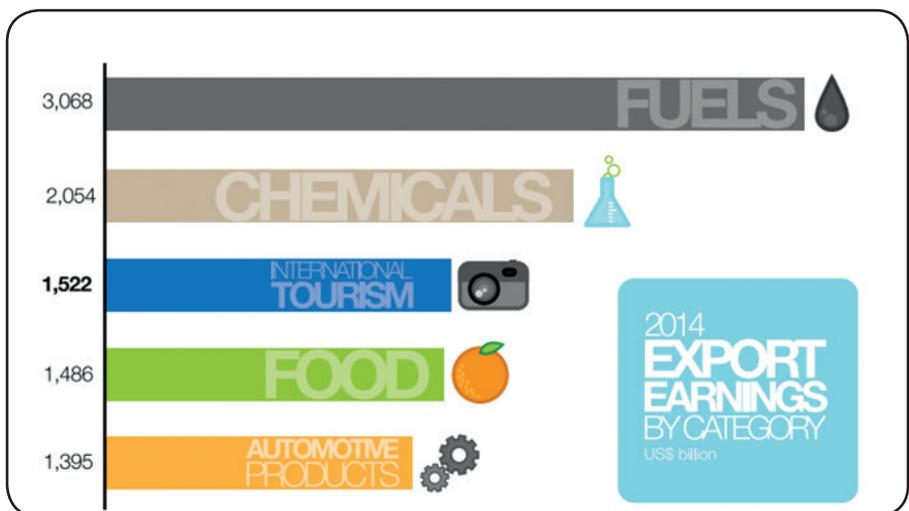
### **Turismo Marítimo y Recreación**

El turismo participó con el 7% de las exportaciones totales en el mundo en 2015, representando un mercado de billones de dólares, el cual dejó en Colombia la visita de 2.288.342 turistas en el 2015, (PROEXPORT COLOMBIA, 2016) sin embargo siendo un país con dos océanos, es irónico que Bogotá reciba más turistas que todas las ciudades costeras incluida Cartagena, la cual cuenta con un inmenso patrimonio cultural

e histórico, surge la pregunta ¿Por qué nuestras costas siendo de gran riqueza histórica, cultural y ecológica no reciben visitas de turistas extranjeros que impulsen su economía? La respuesta está relacionada con la falta de infraestructura tanto de comunicación como hotelera, la dificultad de acceder a playas como las del pacífico, priva a las comunidades de oportunidades de desarrollo, otro punto crítico está en la educación de las comunidades para el trato a los turistas, presentándose fallas en la atención que hacen que los lugares pierdan el atractivo para los visitantes.

En conclusión para desarrollar este interés marítimo se requiere articular las estrategias con los intereses de educación, infraestructura y seguridad para que las costas colombianas se conviertan en un foco de turismo internacional que pueda obtener una porción importante del tercer mercado mundial.

Figura 3. Valor de las exportaciones mundiales 2014



Fuente: Organización Mundial de Turismo, 2015

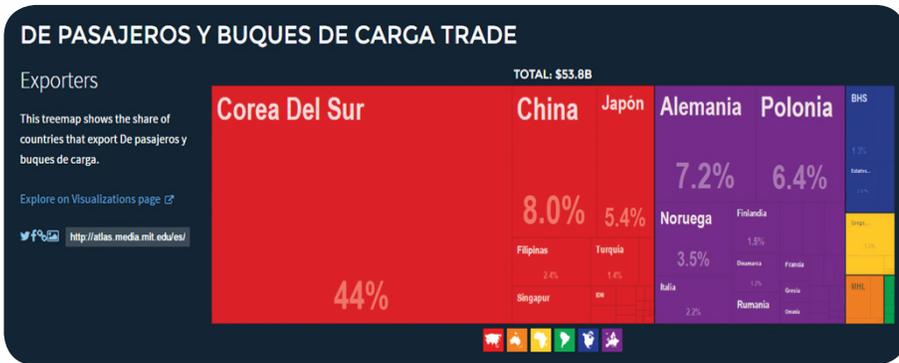
### Industria Naval y Marítima

La construcción de buques de pasajeros o carga es un reglón importante en las economías asiáticas, en Latinoamérica el mercado está dominado por Argentina Chile Brasil y Paraguay cada uno, exportando cerca de treinta y cinco millones de dólares por año sin que Colombia reciba recursos por esta actividad económica, pese a

estar en una posición geográfica estratégica por su cercanía al Canal de Panamá ubicándola en el centro de la actividad marítima mundial.

Para poder ingresar en este mercado se requiere un compromiso nacional que incluya las industrias metalmeccánicas y las fundiciones de acero así como la industria de componentes para que eleve sus niveles de calidad a niveles que cumplan con los requerimientos de la OMI y las casas clasificadoras para que los productos que van a formar buques estén de acuerdo a los parámetros internacionales, siendo este interés uno de los que más impactaría en el desarrollo industrial nacional.

*Figura 4. Exportación de buques de carga y de pasajeros*



Fuente: Observatorio de complejidad económica (Simoes, 2016)

## Minería Marina y Submarina

La tecnología ha permitido al ser humano llegar al fondo del océano para que pueda explotar las riquezas que yacen en el suelo y subsuelo marítimo impactando de manera sustancial el balance de las reservas de recursos no renovables con su repercusión en los mercados mundiales, la capacidad de un país de alcanzar y explotar las fuentes de energía no renovable del fondo del océano es uno de los puntos claves para determinar el desarrollo de su economía.

Por ejemplo Méjico recibió 37 billones de dólares por sus exportaciones de petróleo crudo con más de 100 plataformas de exploración y explotación en el Golfo de Méjico, Colombia debe buscar socios estratégicos que le permita impulsar este punto de la economía, sin embargo con los precios actuales del petróleo esta industria podría

sufrir un retraso en los proyectos, en este punto cobra importancia el primer interés marítimo, la Soberanía de nuestros espacios marítimos para mantener el control de las áreas que prometen ser ricas en recursos, mientras las condiciones del mercado mejoran para iniciar la exploración.

## **Pesca y Acuicultura**

Acuerdo cifras del Ministerio de Agricultura, hace 30 años el consumo de pescado era de 1,7 kilos anuales por persona al año; Para 1996 se incrementó a 3,7 kilos, mientras que para hoy casi se ha duplicado, a 6,7 kilos (Vanguardia, 2016). Sin embargo este nivel de consumo está por debajo de los 18 kilos por persona que tiene Latinoamérica o los 30 kilos por persona de Europa.

Si se desarrolla esta labor económica tanto la pesca en el mar como la acuicultura se mejoraría no solamente la economía de los productores, si no la de toda la nación brindando una fuente de proteína más económica y con menor impacto ecológico que la ganadería o la avicultura.

Se requiere obtener tecnología para lograr la explotación responsable del recurso pesquero y pasar de ser un país importador de pescado a una potencia regional en la pesca.

Los desarrollos pesqueros suelen requerir mano de obra no calificada o de fácil entrenamiento siendo esta una oportunidad de resocialización de los miembros de los grupos armados organizados en proceso de reinserción.

## **Conclusiones**

La PNOEC nos ha dado las pautas parámetros para convertirnos en potencia marítima regional, logrando el desarrollo del país con el océano como motor económico y social.

El tener taxativamente expuestos los 13 intereses marítimos nacionales facilita enfocar los esfuerzos de todos los campos del poder a su desarrollo.

Todos los intereses marítimos expuestos se interrelacionan entre sí siendo necesario desarrollarlos de manera paralela para el éxito de la política.

Todos los intereses marítimos planteados tiene un claro impacto en la economía del país y puede generar mejoras sustanciales en el nivel de vida de los colombianos.

Para el Gobierno Nacional y sus políticas de transformación del país en un escenario postacuerdo de los intereses marítimos surgen como herramienta para lograr la recuperación del tejido económico y social del país.

# Referencias Bibliográficas

## Referencias académicas

Alvarado, C. B. (2013). Aproximación a la noción de soberanía Estatal en el marco del proceso Andino de Integración. *Revista Republicana*, 15.

Barquero, A. V. (2005). *Las nuevas fuerzas del desarrollo*. Barcelona: Antoni Bosch editor.

Comision Colombiana del Oceano. (2015). *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros*. Bogota: Direccio General Maritima.

Mahan, A. (1890). *La influencia del poder naval en la historia*. New York: US NAVY.

Organización Mundial de Turismo. (2015). *Informe Anual*. New York: UN.

PROEXPORT COLOMBIA. (2016). *Turismo Extranjero en Colombia*. Bogotá: PROEXPORT.

Santamaría. (2015). *Políticas Institucionales*. Bogota: Armada Nacional.

Standard & Poor`s. (2013). *Metodología y supuestos para la*. New York: McGraw Hill Financial.

Till, G. (2007). Poder Marítimo, una guía para el siglo XXI. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

Vanguardia. (2016). Consumo de pescado en el país se mantiene en aumento. Vanguardia, pág. 5.

### **Referencias Electrónicas**

Simoes, A. (2016). The Observatory of Economic Complexity. Recuperado de <http://atlas.media.mit.edu/es/profile/country/chl/>