

Colombia y sus dos frentes marítimos: ¿Una condición suficiente para ser considerado un país bioceánico?^{1*}

Carlos Álvarez Calderón**

"Veo a Colombia en el corazón del universo, extendiéndose sobre sus dilatadas costas, entre esos océanos que la naturaleza separó, y que nuestra Patria reúne con prolongados y anchurosos canales. La veo servir de lazo, centro y emporio de la familia humana; la veo enviando a todos los recintos de la tierra los tesoros que abrigan sus montañas de plata y de oro; la veo distribuyendo por sus divinas plantas la salud y la vida a los hombres dolientes del antiguo universo; la veo comunicando sus preciosos secretos a los sabios que ignoran cuán superior es la suma de las luces a la suma de las riquezas que le ha prodigado la naturaleza. La veo sentada sobre el trono de la libertad, empuñando el cetro de la justicia, coronada por la gloria, mostrar al mundo antiguo la majestad del mundo moderno".

**Simón Bolívar.
Discurso ante el Congreso de Angostura (1819)**

¹ * Este artículo hace parte del proyecto de investigación del Programa en Seguridad y Defensa Nacionales, titulada "Desafíos y Nuevos Escenarios de la Seguridad Multidimensional en el Contexto Nacional, Regional y Hemisférico en el Decenio 2015 - 2025", el cual hace parte del grupo de investigación Centro de Gravedad de la Escuela Superior de Guerra.

Introducción

Poseer salida al mar es un privilegio que los Estados valorizan y resguardan. Acceder al mar significa ingresar a la vía marítima que comunica a un actor con todo el mundo, sin contar con los recursos propios que los espacios marítimos puedan aportar en beneficio del desarrollo económico de los Estados. Por ello, los países que no poseen acceso al mar transforman esta necesidad en un objetivo geopolítico² y definen, en consecuencia, una geoestrategia³ que les permita lograrlo. Los que ya poseen acceso, miran más allá de sus costas y generalmente canalizan el interés nacional a la orilla opuesta por razones de seguridad o en una perspectiva a largo plazo. En ambos casos son necesarios el desarrollo de una Fuerza Naval que permita garantizar la protección de las líneas de comunicaciones marítimas y el ejercicio de soberanía en todo el mar que pertenece al Estado o en aquellas áreas internacionales que pueden afectar la zona marítima propia (Mahan, 1999).

24

Reconociendo que el dominio del mar genera desarrollo nacional (Mahan, 2013; Pruitt, 2000), los Estados que carecen de salida al mar orientan su política internacional a conseguirla o al menos a crear condiciones que equilibren esta desventaja. Por su parte, algunos países con ventajosa extensión litoral e incluso con costas en dos mares, por especiales circunstancias, no parecen ser conscientes de su privilegiada situación y siguen mirando hacia su interior territorial dejando de lado las perspectivas que les ofrece el mar. Desafortunadamente, Colombia ha sido uno de esos países. A pesar de ser la esquina más importante en la América del Sur, ha descuidado su presencia tanto en el Caribe como en el Pacífico, lo cual resulta incomprensible, si se toma en cuenta que la extensión del litoral colombiano sobre ambos espacios suman en conjunto 3.000 kilómetros de costas, mientras que el área de mar territorial y zona económica exclusiva que posee en ambos frentes marítimos corresponderían a casi el 50% de su extensión territorial.

² Por Geopolítica se podría llegar a entender como el estudio aplicado de la relación del espacio geográfico con la política, la economía y las dinámicas sociales, culturales e históricas.

³ La Geoestrategia puede llegar a definirse como la gestión estratégica de los intereses geopolíticos.

Esta miopía espacial del territorio ha llevado al Estado colombiano a vivir una infame tradición de pérdida gradual de sus activos territoriales⁴, ya que no ha tomado en cuenta sus características geográficas (ubicación de su territorio), la identificación de sus intereses permanentes (geopolíticos) y las constantes de comportamiento geohistóricas propias y las de otros actores. Por ende, sus planes de desarrollo y de Seguridad y Defensa han adolecido de claridad, coherencia, continuidad e incluso predictibilidad. De ese modo, para madurar geopolíticamente el Estado necesitaría un nuevo enfoque estratégico de tipo “espacial” de los problemas nacionales, internacionales e intermésticos, que permita una proyección articulada de las capacidades de poder de Colombia en la esfera regional e internacional. No en vano, el surgimiento y el desarrollo de la región de Asia-Pacífico hacen que esta asuma una posición privilegiada, ofreciendo a Colombia una gran oportunidad, pese a que el Atlántico aún sigue siendo el principal foco de la economía global. Sin embargo, hay muchos más factores en juego que ubican a Colombia en el marco de una compleja dinámica de interrelaciones y articulaciones entre el Atlántico y el Pacífico. De hecho, pese a su papel marginal en la dinámica mundial y a su situación periférica en términos de su incidencia sobre la agenda global, Colombia se ubica geográfica, económica y geopolíticamente en el cruce de dos espacios geoestratégicos trascendentes que, de concretarse, marcarán las transformaciones del sistema internacional en los próximos años (Serbin, 2014).

Una plataforma geográfica idónea para la proyección de la influencia colombiana es su condición de país con acceso a dos frentes marítimos, y que algunos dan por llamar “país bioceánico”. Sin embargo, desde el punto de vista geopolítico, parecería que la desarticulación de ambos frentes marítimos ha llevado a Colombia a comportarse más como un Estado con salida al mar, que como un país bioceánico; lo cual invitaría a preguntarse si: ¿el atributo de poseer dos frentes marítimos, es una condición geopolítica suficiente para considerar a Colombia un país bioceánico?

4 En el 2012, la Corte Internacional de Justicia sentenció que si bien Colombia podría continuar ejerciendo soberanía sobre los territorios insulares, y las aguas inmediatas a ellos, que comprenden las islas de San Andrés, Providencia, y Santa Catalina (y 7 cayos que le disputaba Nicaragua), perdería el control sobre una importante porción de una zona marítima al oriente del meridiano 82°, es decir, aproximadamente 75.000 kilómetros cuadrados de espacio marítimo.

Apreciación geohistórica de una limitada visión geopolítica

La conquista del territorio colombiano empezó con una serie de expediciones que iniciaron con Pedro de Heredia en 1533 y continuaron con la incursión de Jiménez de Quesada, Belalcázar de Quito y Robledo desde 1538 hasta 1541, pasando de las zonas costeras hacia el centro del país. Cuando Gonzalo Jiménez de Quesada (en busca de “El Dorado”), empezó a ascender a través del río Magdalena, se enfrentó a unas condiciones adversas del territorio y de los peligros de la fauna local, así como de altas temperaturas que dificultaban el asentamiento humano y la actividad agrícola. De tal manera que cuando se encontró la sabana de Bogotá en 1538, con un clima otoñal y sin rastro de “El Dorado” decidió establecerse allí. Por tanto, los neogranadinos tenían una visión muy limitada del mundo, porque desde el núcleo vital⁵ del país (localizado en el triángulo de oro que comprende la región andina entre Medellín, Bogotá y Cali), no se veían las fronteras y mucho menos los espacios marítimos. Estos acontecimientos determinarían que la Nueva Granada se estableciera de forma contraria a como lo hicieron la mayoría de las civilizaciones del mundo, las cuales se emprendieron tradicionalmente desde el mar hacia el interior; por el contrario, Colombia se construyó desde el interior hacia el mar.

26

Es importante anotar que los procesos de colonización española y portuguesa difirieron en la ubicación, el establecimiento y el aprovechamiento de las zonas urbanas. Los centros urbanos fueron un elemento clave para la conquista española y sus asentamientos, y se concedieron tierras a Oficiales y Soldados, lo que sentó las bases de la autoridad colonial. En la América portuguesa los asentamientos se limitaron a las zonas costeras. Las ciudades funcionaban como puertos y fortificaciones, y se desarrollaron con centros mercantiles y administrativos. Gran porcentaje de la población y de las actividades económicas se concentraron en las zonas costeras o sobre los principales ríos, debido a que el principal objetivo del colonialismo a medida que se extraían los recursos de la región para satisfacer la demanda europea, era el de vincular a la América Latina y el Caribe con el resto del mundo.

5 El núcleo vital, hace referencia a la zona donde se ubican los poderes del Estado y desde donde se emana la potencia hacia las fronteras y fueros de ellas; generalmente este se encuentra formado por varios núcleos pequeños, que al unirse forman el corazón (*heartland*). En la mayoría de los casos se localiza en la parte central del espacio político donde se concentra la mayor capacidad cultural, económica, política y militar de un Estado.

Esto explica la existencia de muchas ciudades portuarias, como Lima-Callao, Veracruz, Santo Domingo, Montevideo y Buenos Aires. Los territorios costeros siempre han revestido una importancia estratégica en términos políticos y económicos, de manera que las zonas costeras suelen tener una alta densidad poblacional. La mayoría de las grandes ciudades en América Latina se encuentran cerca de la costa o directamente sobre ella.⁶ En efecto, y con la excepción de México, Colombia y los dos países carentes de salida al mar en Sudamérica (Bolivia y Paraguay), más de 30% de la población latinoamericana vive en los 100 km más cercanos a la costa.

A pesar de contar con una mentalidad mediterránea, Colombia es desde el punto de vista geopolítico, un país insular. Al norte limita con el mar Caribe y al occidente con el Pacífico, por el sur con el río Amazonas y por el oriente el río Orinoco. Es decir, Colombia es una isla rodeada de agua por todas partes. No obstante, en Colombia menos del 15% de la población vive en el litoral Pacífico y Caribe, por lo que la sociedad colombiana desarrolló comunicaciones terrestres, en detrimento de las fluviales y marítimas. Es decir, con un sentido espacial terrestre, el colombiano ha sido un hombre de montaña, que sigue las cuencas de los ríos solo para explotar sus tierras fértiles y no para aprovechar su conectividad con el mar y con el mundo (Bahamón, 2014).

Dos frentes marítimos... nada más

La región Caribe está conformada por los departamentos continentales de Atlántico, Bolívar, Cesar, Córdoba, La Guajira, Magdalena y Sucre, y el departamento insular de San Andrés, Providencia y Santa Catalina; en conjunto representarían el 11,6% del territorio nacional. En 2010 la población representó el 21,4% del total de los colombianos y el PIB aportó el 15,1% del total país (Romero, 2013). El Caribe colombiano contiene numerosas bahías naturales con excelentes condiciones para recibir embarcaciones, y se puede integrar por vía fluvial al país a través del río Magdalena y sus afluentes como los ríos Cauca, San Jorge, Nechí, Cesar y Lebrija.

6 Tal es el caso de Buenos Aires, Montevideo, Río de Janeiro, Salvador de Bahía, Recife, Fortaleza, Guayaquil, Barranquilla, Lima y Valparaíso, entre otras.



Imagen 1. Actividad geomarítima. Tomado de *Geoactivismo.org* (2016)

Colombia, no obstante su doble condición de Estado continental e insular, solo hasta hace poco tiempo comenzó a percibir la importancia que tiene el Caribe para los intereses nacionales. Como ya se había mencionado, la circunstancia de que el poder político y económico se hubiera concentrado desde los albores de la vida republicana en el interior del país, unido a la tendencia de considerar a la periferia nacional como “territorios de misiones”, le imprimió al colombiano una aguda mentalidad continental y una apreciación “ageográfica” del entorno. Sin embargo, cuando a partir de la administración de López Michelsen, Colombia se constituyera en la pionera de las delimitaciones marítimas en el continente, la sociedad tomó conciencia de que su jurisdicción y soberanía se extendía a áreas que casi duplicaban la dimensión territorial que habían venido figurando en los textos de geografía, y que los colombianos tenían como vecinos, Estados que antes consideraban remotos y distantes (Uribe, 1991).

El desarrollo económico del Caribe continental ha estado ligado al acceso a las costas, específicamente a los puertos, y a los ríos. Con ello, las zonas más prósperas de la región han emergido a lo largo del litoral. En el territorio de la costa Caribe prevalece la concentración de las comunicaciones sobre dos ejes troncales que comunican el territorio en sentido sur-norte, los llamados eje oriental y eje occidental. El primero comunica a Santa Marta con el eje central del Cesar y permite el acceso desde y hacia ciudades como Bucaramanga, Barrancabermeja y Cúcuta, y desde allí hacia el centro del país, el

segundo, comunica la ciudad de Cartagena con Sincelejo, Montería y de allí con Medellín y la zona suroccidental del país. Sin embargo, estos ejes no permiten la conectividad en sentido transversal en la región, sino que sirven más al propósito de conectar el centro del país con los puertos marítimos. Los ejes transversales interconectan las ciudades y municipios localizados a lo largo de los troncales, al igual que con países limítrofes como Venezuela. Mientras que el eje transversal principal intercomunica una vasta zona que va desde Montería hasta Maicao, en el sur del Caribe colombiano es aún importante el transporte fluvial; la red primaria fluvial abarca el río Magdalena y el río Cauca como las principales arterias de comunicación fluvial, junto con el río Sinú. Es de notar que el río Magdalena tiene más de 1.000 kilómetros navegables en toda su extensión (Caribe y centro del país), y el Sinú solo tiene 190 kilómetros navegables hasta Montería, su puerto principal, todos ellos localizados en el Caribe colombiano (Bahamón, 2016).

Por su parte, la región Pacífica de Colombia la conforman los departamentos del Chocó, Valle del Cauca (Buenaventura), Cauca y Nariño. Está compuesta a su vez por tres entidades geográficas: el océano Pacífico, las islas y el Andén Pacífico. El Andén Pacífico abarca una superficie de 83.170 Km², representando el 7% del territorio continental, y su población aproximada es de 1.100.000 habitantes. El océano Pacífico colombiano cubre una superficie de 339.100 km², representando el 16,4% de la geografía nacional (Romero, 2015).

A pesar de la potencialidad comercial que revestía la costa pacífica colombiana por encontrarse cercana al istmo de Panamá, el Pacífico colombiano terminaría caracterizándose por unas instituciones coloniales extractivas hacia el interior del andén del Pacífico, en donde, dadas las condiciones geográficas, los colonizadores no mostraron mayores intereses por transformar su entorno económico⁷, a pesar que “desde la Colonia, la Independencia e incluso en las guerras civiles de finales del siglo XIX, la costa pacífica colombiana fue parte de intereses de comerciantes, corsarios piratas y fuerzas independentistas que luchaban por controlar los pequeños puertos y las rutas marítimas comerciales que llegaban de Panamá y salían a Perú y a Chile” (Armada, 2011, p. 42).

7 Los colonos no tuvieron intenciones de asentamiento más allá de unas colonias extractivas que ofrecieran la oportunidad de fortuna rápida y posterior migración a lugares más saludables.



Imagen 2. Contexto físico del Pacífico. Tomado de Geoactivismo.org (2016)

No obstante, el océano Pacífico es una constante para toda la región; la formación de su suelo la divide en dos cuerpos que permiten identificar dos tipos de superficie a lado y lado del Cabo Corrientes. Este es un arrecife donde el mar impacta con violencia y que se encuentra a la altura del municipio chocono de Bajo Baudó. Al norte del Cabo sobresalen los acantilados rocosos, las bahías y ensenadas, mientras que al sur del Cabo, se encuentra la llanura inundable del Pacífico, compuesta por la presencia de ciénagas y esteros. Esta diferenciación, en donde la geografía está presente, también repercute sobre lo económico, dejando claro por qué la actividad portuaria y las salidas del comercio exterior colombiano hacia el océano Pacífico, se observan en la mitad sur de la región, en los puertos de Buenaventura (Valle del Cauca) y Tumaco (Nariño) y no a través del Chocó.

La hidrografía del Pacífico también incide sobre el desarrollo de algunas actividades económicas (Romero, 2015). Aunque en la hoya hidrográfica del río Atrato se encuentren las tierras más fértiles del norte de la región, se trata de territorios que escasamente se dedican a la agricultura, a un nivel de subsistencia; lo que sí se evidencia para la parte alta del Atrato es la minería de oro, plata y platino. Los ríos en el Pacífico están mejor dispuestos para la navegación y la explotación

minera que para el desarrollo de la agricultura. Así de escasa como es la comunicación del Pacífico colombiano con otras regiones del país, las conexiones entre las principales ciudades en el Pacífico solo son posibles al sur de la región, quedando aisladas las ciudades de Quibdó y Buenaventura; pero la geografía resuelve en parte la ausencia de carreteras y la comunicación de las dos últimas con otras ciudades de la región, a través de las rutas fluviales.

¿Bioceánico o bimarítimo?

El Estado colombiano no ha logrado desarrollar su potencialidad marítima, ni el mar ha influenciado su vida y su destino, porque a pesar de poseer litorales tanto en el Pacífico como en el Caribe, estos no han sido atravesados por las líneas de comunicación en los puertos, que las unan entre sí, de costa a costa y hacia el interior del país. Si bien la mayoría de los imperativos geopolíticos a satisfacer de inmediato por parte de Colombia, están al interior del continente, un imperativo geopolítico fundamental que le permita a Colombia ganar estatura estratégica, es el de ocupar los “espacios vacíos”⁸ en el mar territorial colombiano, así como el de sus litorales; con miras a una real articulación del territorio nacional, la integración con los vecinos y una adecuada inserción en el escenario internacional.

Bajo esta perspectiva, Colombia no aparenta ser efectivamente un país bioceánico, por cuanto no ha logrado articular convenientemente sus dos frentes marítimos; teniendo en cuenta que la geografía es neutra y las ventajas que pueden emanar de la misma no son reales, sino en la medida que se hayan dado en el país los medios para explotarla y la voluntad de hacerlo (Bolívar, 2012). En otras palabras, desde el punto de vista geopolítico, un país es bioceánico en la medida en que tenga la capacidad de conectar ambos espacios marítimos, a través de corredores bioceánicos.

En el continente americano la problemática de la circulación entre la costa Atlántica y la del Pacífico es muy antigua. Se debe a la forma de Centroamérica que consta de varios estrechos terrestres desde México hasta del golfo de Darién que tienen de 100 a 200 km de ancho. La extensión geográfica del Imperio de Carlos V, hacía del istmo de Panamá un eje logístico vital para drenar las riquezas desde

8 Los espacios vacíos se refieren a las zonas de territorio donde existen pocas perspectivas para el asentamiento humano en masa o la actividad económica formal, por lo cual son generalmente zonas desprovistas de población y sin control efectivo del Estado.

las posesiones españolas de América y Asia; las riquezas que venían de Filipinas llegaban a Acapulco, subían a lomos de mula hacia México donde las Autoridades las controlaban, y luego bajaban hasta Veracruz en la costa caribeña. Por su parte, las que venían del virreinato del Perú (minas de plata de Potosí) eran desembarcadas en Panamá y atravesaban el istmo a lomos de mula y esclavos hasta Portobello, que se sustituyó a Nombre de Dios en la costa del Caribe en 1597.

Por ende, desde muy temprano los piratas ingleses, holandeses y franceses atacaron los galeones españoles en el mar de las Antillas o a la salida del estrecho de Florida. Para protegerse los españoles organizaron entonces la flota en un sistema de convoyes resguardados y fortificaron los principales puertos caribeños de sus colonias: Veracruz, Cartagena, Portobello, la Habana, San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo. Después surgiría la idea de establecer un paso transístmico por vía fluvial que daría forma al Canal de Panamá.

Para el Estado colombiano, la cuestión de la conexión fluvial, férrea o fluvial (o una combinación de las tres) de ambos frentes marítimos cobra vital importancia. Sobre todo, por la necesidad de superar los históricos problemas de articulación del territorio y su enorme retraso en esta materia que junto con la ausencia del Estado han facilitado la consolidación de actores armados irregulares en muchas zonas marginas de la geografía nacional. Una de las iniciativas geoestratégicas encaminadas a ocupar paulatinamente los “espacios vacíos” del territorio nacional, fue la creación de la Base Naval de Bahía Málaga.

El Pacífico colombiano fue explorado por Vasco Núñez de Balboa, quien al atravesar el istmo del Darién en 1515, descubriría el océano Pacífico; luego por Francisco Pizarro quien recorrería el litoral en 1525, desde Panamá hasta la Costa del Ecuador. Sin embargo, “en 1540 el Adelantado Pascual de Andagoya, en su recorrido inicial de la costa Pacífica colombiana, se detuvo en el trayecto que realizaba entre las bocas del San Juan y la bahía de Buenaventura. Parece que ese fue precisamente el descubrimiento de una bahía que nombró como De la Cruz y que posteriormente se llamó Málaga” (Armada, 2011, p. 41).



Imagen 3. *Perspectiva marítima del Pacífico colombiano. Tomado de Geoactivismo.org*

Geográficamente, la bahía de Málaga, con su cercanía al canal de Panamá y su equidistancia con los países vecinos, la convertiría en un punto privilegiado para comunicar al país con el resto del mundo, al menos en el “papel”; las complicadas condiciones que presentaban las áreas tropicales y selváticas del Pacífico colombiano, no facilitaron el desarrollo ni el conocimiento marítimo de esta región, por lo que el país centralizaría sus esfuerzos en realizar la actividad comercial con el extranjero a través del mar Caribe. Efectivamente, “usó como vía de acceso el río Magdalena y algunas vías terrestres construidas a lo largo de los valles y cordilleras que corrían en dirección sur norte, algo mucho más fácil que atravesarlas para llegar al Pacífico” (Armada, 2011, p. 43). Sin embargo, al agotarse el potencial que aparentaba otorgar Buenaventura, la actitud visionaria del Presidente Belisario Betancur (1982-1986) y de su Ministro de Defensa, daría paso a la construcción de una base naval en Bahía Málaga, por varias razones.

Una de ellas eran ciertas exigencias de interés estratégico militar; “el mar Caribe y Pacífico están separadas por el istmo de Panamá, por lo cual resulta inevitable cruzarlo para ir de una a otra costa. Aunque este tránsito se mantiene internacionalmente abierto y Colombia posee algún privilegio, geoestratégicamente no deja de ser un punto débil

ante la ocurrencia de un desastre natural que impida su utilización, o de un “bloqueo” de perfil político de origen vecinal, regional, continental o mundial. Este aspecto de por sí, señalaba la necesidad de tener en cada océano una Fuerza Naval capaz de defender la jurisdicción marítima de Colombia” (Armada, 2011, 62).

Pero Málaga también se pensó como polo de desarrollo de la región Pacífica. Cuando algunos Estados han identificado dentro de su concepción geopolítica, la dificultad de irradiar la influencia de su *heartland* sobre su inmenso *hinterland*, han dado vida a núcleos secundarios. Colombia lo intentaría de manera tímida con polos de desarrollo como Marandúa en la Orinoquia y Bahía Málaga en el Pacífico. Pero esta base no puede, por sí sola, ser el motor del desarrollo del Andén Pacífico. Decir que Colombia, como casa de esquina, tiene una ventaja geográfica por poseer salida a ambos océanos, solo puede hacerse realidad cuando las vías existentes permitan esa salida y la intercomunicación. Cuando Colombia perdió el Canal de Panamá, perdió gran importancia geopolítica pero la podría suplir con la existencia de una red vial o fluvial o una combinación de las dos que uniera los dos litorales en el Urabá chocoano, que a su vez, permitiría vencer el aislamiento secular de los chocoanos (Bahamón, 2016).

La falta de infraestructura en el país es más notoria en el Noroccidente, una de las regiones más importantes del país, en donde se sitúa el departamento del Chocó, el único departamento con dos océanos. Si se observa el mapa de América, es fácil darse cuenta que las mayores posibilidades geopolíticas, geoestratégicas y económicas para la conexión de los dos océanos en el continente, se encuentran en la región del Darién colombiano. Ya en 1513, Balboa pensó en utilizar los ríos del Darién para pasar de una costa a otra, pero los conocimientos topográficos, geológicos y climáticos eran escuetos, los recursos técnicos muy limitados y las poblaciones autóctonas esclavizadas y muchas veces hostiles.

En Colombia la idea de un canal sustituto al de Panamá, hoy en día resulta casi que imposible debido al daño ambiental que causaría. Sin embargo, la idea de los puentes terrestres interoceánicos parece convertirse en la opción más viable tanto del lado ambiental, como del lado económico. A esto se suma la importancia geopolítica que representaría para Colombia disponer de esta ruta y las implicaciones geoestratégicas respecto a su Poder Naval. Una de las iniciativas

encaminadas a lograr la conectividad de ambos océanos, a través del territorio colombiano, fue el “Megaproyecto Geoestrategia Nueva Colombia”, que posteriormente se conocería como proyecto Arquímedes. Con este proyecto se buscaba superar la dificultad de integrar los dos océanos y brindar a Colombia la opción de recuperar geopolíticamente la posición que perdió con la disgregación del istmo de Panamá del territorio colombiano. El proyecto proponía un puente terrestre interoceánico de 385 kilómetros que conectase Tribugá en el Pacífico a la costa de Tarena en el golfo de Urabá.

Pero el aprovechamiento fluvial en el Chocó también sería propicio para alcanzar el objetivo de que Colombia sea realmente un país bioceánico; “el departamento del Chocó posee dentro de ese pandemonium de errores que es nuestra división política, una afortunada delimitación. Dos ríos que casi se tocan en su nacimiento forman su columna vertebral y le abren camino hacia los dos mares. Lo delimitan el mar y altísimas cordilleras, dándole un aspecto de unidad cerrada” (Londoño, 1978, p. 25). El General Londoño se refería al río Atrato que corre hacia el Atlántico y al río San Juan que corre hacia el Pacífico, así como al océano Pacífico y a la cordillera Occidental, respectivamente. La delimitación del Chocó está dada por el océano Atlántico al norte, el océano Pacífico al occidente, la Cordillera Occidental por el oriente, y el río San Juan y su delta por el sur.



Imagen 4. Contexto físico del Pacífico colombiano (2). Tomado de Geoactivismo.org

La naturaleza unificada de este sistema fluvial del Atrato y el San Juan mejoraría enormemente la utilidad de la región chocoana y el potencial de poder económico y político de Colombia. En primer lugar, el envío de mercancías por vía fluvial o marítima es mucho más barato que por medios terrestres; el costo del transporte a través del agua es de aproximadamente 10 a 30 veces más barato que por tierra. Este simple hecho hace que los países con opciones robustas de transporte fluvial sean extremadamente ricos en capital en comparación con países limitados solamente a las opciones de comunicación vial o incluso férrea. Este factor es la razón principal por la cual las principales potencias económicas del último medio siglo han sido Alemania, Francia, Reino Unido y Estados Unidos, quienes han utilizado estratégicamente para su provecho, los ríos y su conectividad al mar. Por otro lado, la unidad de la red fluvial en el corredor estratégico chocoano facilitaría enormemente la integración política y económica de los litorales del país en el Caribe y el Pacífico.

Tomando en cuenta la Teoría de la Hidroestrategia, que podría definirse como "la aplicación del Poder Nacional para lograr objetivos en la seguridad nacional que estén relacionados con las fuentes y/o reservas de agua del Estado" (Esdegue, 2016, p. 325), vale la pena explicar brevemente por qué se hace énfasis en los ríos navegables, en contraposición a las costas. En primer lugar y por definición, los ríos navegables sirven al doble de la superficie de terreno que una costa (los ríos tienen dos bancos, uno a cada lado, las costas solo uno). En segundo lugar, los ríos no están sujetos a las fuerzas de la marea, lo que facilita en gran medida la construcción y mantenimiento de la infraestructura de apoyo. En tercer lugar, las mareas tormentosas a menudo acompañan a las tormentas oceánicas, que obligan a la evacuación de los puertos oceánicos. Nada de esto elimina la utilidad de los puertos costeros, pero en términos de la capacidad de generación de capital, las regiones costeras ocupan un segundo lugar en comparación con las tierras con ríos navegables.

Conclusiones

La geoestrategia es la gestión estratégica de los intereses geopolíticos. Todo el planeta es una zona geopolítica, pero no necesariamente geoestratégica. Las zonas se transforman de zonas geopolíticas en zonas geoestratégicas solo cuando un actor estatal se plantea recuperar supremacía hegemónica en aquellos espacios geográficos

en donde sus intereses se han visto afectados o su presencia ha perdido influencia. En este orden de ideas, Colombia se encuentra en una posición equidistante entre México y Centroamérica por una parte, y el resto de América del Sur por la otra. Al constituirse como un cruce de caminos entre la parte Norte y la parte Sur de América Latina. Si Colombia se encontrara excentrado en el continente americano (como es el caso de México o de Chile), su relacionamiento con los vecinos latinoamericanos, podría ser menos estructural. Pero, ubicado en el corazón del continente, tiene muchas razones estratégicas para jugar un papel en los destinos de la región.

Desde el punto de vista geopolítico Colombia apenas está creciendo espacialmente en dirección sur-norte y norte-sur, a partir del triángulo de oro de nuestro país (Cali-Bogotá-Medellín), con un 65% de la superficie inexplorada, en espera de procesos de colonización y por consiguiente de asimilación real a nuestro entorno. Esto le permitiría la consolidación espacial del país y por consiguiente una verdadera soberanía nacional. Hace más de treinta años se iniciaron los procesos de expansión territorial en las tierras de Cesar, Magdalena Medio, el Sinú y la Sierra Nevada de Santa Marta, procesos que en la actualidad están en vía de consolidación. Cuando esto se logre y los espacios vacíos desaparezcan, la dinámica de crecimiento del ecúmene⁹ colombiano cambiará su dirección en sentido de los Paralelos, debilitando su dinámica sur-norte, para enfrentarse decididamente a la conquista del Pacífico, la Amazonía y la Orinoquia, un proceso iniciado en la década del setenta (Bahamón, 2016).

En el momento en que Colombia logre articular sus dos frentes marítimos a través de un corredor bioceánico en el Darién colombiano, se convertirá en un Estado poderoso, estable y ampliamente desarrollado, inclusive con aspiraciones hegemónicas regionales. Existen en nuestro país todas las condiciones geopolíticas para serlo, tan solo falta «maduración espacial», adquisición y desarrollo de los espacios indispensables para lograrlo. Esto se logrará a través de la colonización racional del Chocó y el andén del Pacífico colombiano; para ello, se necesita establecer un “destino manifiesto”¹⁰ propio que marque el derrotero de la direccionalidad del país a mediano y largo

9 Es decir, zonas de mayor densidad poblacional y de mayor actividad económica.

10 La doctrina del Destino manifiesto (*Manifest Destiny*) fue una idea que expresaba la creencia en que Estados Unidos era una nación destinada a expandirse desde las costas del Atlántico hasta el Pacífico. A partir de esta doctrina, los Estados Unidos edificarían posteriormente su proyección regional y mundial como potencia hegemónica (Clark, 1932).

plazo: la inclusión sistémica de Colombia como actor fundamental del eje Atlántico-Pacífico.

La Oceanopolítica trata sobre “la dependencia espacial existente entre la posición de los Estados con el Océano (...) Es así como, aquellos Estados marítimos que entienden que su realidad estratégica debe orientarse a su relación con el mar, se valen de la oceanopolítica como herramienta para alcanzar los objetivos del Estado, ya que actualmente, no miran al mar como un recurso solamente, sino como un sistema mediante el cual se pueden administrar y manejar un conjunto de recursos que potencian el desarrollo de un Estado” (Esdegue, 2016, p. 300). Así mismo, se afirma que la Oceanopolítica no es lo mismo que Política Oceánica Marítima, ya que “esta última hace parte de la Geopolítica y trata la relación del desarrollo del espacio terrestre por medio del espacio oceánico: el mar como elemento de poder y comunicación, o sea, el mar como impulsor de la tierra; el mar como un medio no un fin. En cambio, la Oceanopolítica se ocupa del espacio oceánico como un verdadero espacio de conocimiento y desarrollo del Estado” (Esdegue, 2016, p. 300).

Pues bien, la recomendación que se ha propuesto en este documento no trata de una Política Oceánica Marítima; se trata de una política hidroestratégica que permita encadenar dos espacios marítimos bajo soberanía colombiana y le otorgue en consecuencia al país, la capacidad de implementar posteriormente una estrategia en oceanopolítica que llegue a ser realmente efectiva.

Referencias bibliográficas

Fuentes académicas

Ancel, Jacques (1984). *Poder Global y Geopolítica*. Buenos Aires: Pleamar

Bahamón, Augusto (2016). *Colombia, Geografía y Destino: visión geopolítica de sus regiones*. Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada.

Brzezinski, Zbigniew (1998). *El juego estratégico: la conducción de la contienda entre los Estados Unidos y la Unión Soviética*. Buenos Aires: Planeta.

Brzezinski, Zbigniew (1999). *El gran tablero mundial: la supremacía estadounidense y sus imperativos estratégicos*. Barcelona: Paidós.

Bolívar, Alberto (2012). *La importancia de la Geopolítica y Geoestrategia en los planes de desarrollo*, en *Military Review*, Marzo-Abril.

Carlson, Lucille (1957). *Geography and World Politics*, Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall, Inc.

Clark, Dan (1932). "Manifest Destiny and the Pacific", en *Pacific Historical Review*, Vol. 1, No. 1, March, pp. 1-17

González, Efrén (1986). *Geografía de Colombia*. Bogotá: Bedout

Londoño, Julio (1949). *Geopolítica de Colombia*. Bogotá: Imprenta del Ministerio de Guerra

_____. (1978). *Fundamentos de la Geopolítica*. Bogotá: Imprenta y Publicaciones de las Fuerzas Militares.

Mahan, Alfred T. (1999). *Mahan on Naval Warfare: Selections*. New York: Dover Publications.

_____. (2013). "Análisis de los elementos del Poder Naval", en Revista de estudios sobre espacio y poder, Vol. 4, No. 2, pp. 305-334.

Mendoza, Alberto (1996). *El Canal Atrato Truandó*. Bogotá: Sociedad Geográfica de Colombia

Pruitt, John (2000). *The Influence of Sea Power in the 21st Century*. Massachusetts: Massachusetts Institute of Technology.

Romero, Julio (2013). "Composición de la Economía de la Región de Colombia", en Ensayos en Economía Regional. Bogotá: Banco de la Republica.

_____. (2015). "Población y desarrollo en el Pacífico colombiano", en Documentos de Trabajo sobre Economía Regional No. 232, Bogotá: Banco de la República.

Serbin, Andrés (2014). *¿Atlántico vs. Pacífico?: Megacuerdos e implicaciones geoestratégicas para América Latina y el Caribe*, en *¿Atlántico vs. Pacífico?: América Latina y el Caribe, los cambios regionales y los desafíos globales*. Buenos Aires: CRIES.

Uribe, Diego (1991). *Mares de Colombia*. Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano.

Fuentes institucionales

Armada Nacional (2011). *Base Naval ARC "Málaga": un propósito nacional*. Bogotá: Feriva S.A.

Esdegue (2016). *Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva*. Bogotá: Escuela Superior de Guerra