



Revista Científica General José María Córdova
(Revista Colombiana de Estudios Militares y Estratégicos)
Bogotá D.C., Colombia
ISSN 1900-6586 (impreso), 2500-7645 (en línea)
Web oficial: www.revistacientificaesmic.com

La articulación de los litorales de Colombia como Zona Marítima Estratégica: un imperativo hidropolítico inaplazable

The articulation of Colombia's coastlines as a strategic maritime zone: an urgent hydro-political imperative

Carlos Enrique Álvarez-Calderón 

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Bogotá D.C., Colombia
carlos.alvarez@esdeg.edu.co

Andrés Julián Trujillo Rosero 

Academia Naval de Estudios Estratégicos, Bogotá D.C., Colombia
andres.trujillo.ro@armada.mil.co

Jorge Alfonso García Torres 

Academia Naval de Estudios Estratégicos, Bogotá D.C., Colombia
jorge.garcia.to@armada.mil.co

Citación APA: Álvarez-Calderón, C. E., Trujillo Rosero, A. J., & García Torres, J. A. (2024). La articulación de los litorales de Colombia como Zona Marítima Estratégica: un imperativo hidropolítico inaplazable. *Revista Científica General José María Córdova*, 22(45), 153-174.
<https://doi.org/10.21830/19006586.1279>



Publicado en línea: 30 de marzo de 2024



Enviar un artículo a la Revista

Responsabilidad de contenidos: La responsabilidad por el contenido de los artículos publicados por la Revista Científica General José María Córdova (Revista Colombiana de Estudios Militares y Estratégicos) corresponde exclusivamente a los autores. Las posturas y aseveraciones presentadas son resultado de un ejercicio académico e investigativo que no representa la posición oficial ni institucional de la Escuela Militar de Cadetes "General José María Córdova", el Ejército Nacional, las Fuerzas Militares de Colombia o el Ministerio de Defensa Nacional.



Los artículos publicados por el Sello Editorial ESMIC y la Revista Científica General José María Córdova (Revista Colombiana de Estudios Militares y Estratégicos) son de acceso abierto bajo una licencia Creative Commons: **Atribución - No Comercial - Sin Derivados.**



Revista Científica General José María Córdova
(Revista Colombiana de Estudios Militares y Estratégicos)
Bogotá D.C., Colombia

Volumen 22, número 45, enero-marzo 2024, pp. 153-174
<https://dx.doi.org/10.21830/19006586.1279>

La articulación de los litorales de Colombia como Zona Marítima Estratégica: un imperativo hidropolítico inaplazable

The articulation of Colombia's coastlines as a strategic maritime zone: an urgent hydro-political imperative

Carlos Enrique Álvarez-Calderón 

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Bogotá D.C., Colombia
carlos.alvarez@esdeg.edu.co

Andrés Julián Trujillo Rosero 

Academia Naval de Estudios Estratégicos, Bogotá D.C., Colombia
andres.trujillo.ro@armada.mil.co

Jorge Alfonso García Torres 

Academia Naval de Estudios Estratégicos, Bogotá D.C., Colombia
jorge.garcia.to@armada.mil.co

RESUMEN. Este artículo analiza la importancia estratégica de la hidropolítica en la actualidad a partir de la competencia entre grandes potencias en las zonas marítimas estratégicas más significativas, con el fin de comprender la posición geográfica especial que ocupa Colombia, sus desafíos y oportunidades, como punto intermedio de conexión entre el norte y el sur de América y con acceso a los océanos Atlántico y Pacífico. Para aprovechar su potencial geoestratégico, se plantea que el país debe reconectar sus litorales y desarrollar una conexión biocénica en el Chocó, como un imperativo hidropolítico prioritario, para establecer una Zona Marítima Estratégica que proyecte y desarrolle su poder geoestratégico en el sistema internacional actual.

PALABRAS CLAVE: Chocó; geopolítica; oceanografía; seguridad nacional; zona costera

ABSTRACT. This article analyzes the strategic importance of hydro-politics today based on the competition between big powers in the most significant strategic maritime zones, with the aim of understanding the special geographical position of Colombia, its challenges, and opportunities, as an intermediate point of connection between North and South America and with access to the Atlantic and Pacific oceans. To take advantage of its geostrategic potential, it is suggested that the country reconnects its coastline and develops a bi-oceanic connection in Choco, as a priority hydro political imperative, to establish a strategic maritime zone which plans and develops its geostrategic power in the current international system.

KEYWORDS: Choco; coastal zone; geopolitics; national security; oceanography

Sección: DOSIER • Artículo de investigación científica y tecnológica

Recibido: 14 de diciembre de 2023 • Aceptado: 20 de marzo de 2024

CONTACTO: Carlos Enrique Álvarez-Calderón  carlos.alvarez@esdeg.edu.co

Introducción

Los Estados valoran y protegen la capacidad de acceder al mar como un privilegio, pues este acceso implica obtener una ruta marítima que puede conectar con el resto del mundo, sin disponer de los recursos propios que los espacios marítimos podrían ofrecer para impulsar el crecimiento económico. Por ello, los Estados sin acceso al mar convierten esta necesidad en un imperativo hidropolítico¹ e implementan una geoestrategia² para lograrlo. Aquellos que ya tienen acceso miran más allá de sus costas y, por lo general, dirigen el interés nacional hacia la orilla opuesta por motivos de seguridad o de planificación futura. El desarrollo de un poder marítimo que permita proteger las líneas de comunicaciones marítimas (LCM) y el ejercicio de soberanía en todo el mar que pertenece al Estado (o en áreas internacionales que pueden afectar la propia zona marítima) se convierten, por ende, en parte integral de la defensa nacional para el resguardo de la supervivencia, la prosperidad y el desarrollo de un país.

Los Estados que no tienen acceso al mar de forma autónoma enfocan su política internacional en lograrlo, o al menos, en establecer condiciones que equilibren esta desventaja, ya que el dominio del mar fomenta el desarrollo nacional (Pruitt, 2000). Algunos países con una amplia extensión litoral e incluso con costas en dos mares, debido a circunstancias especiales, no parecen darse cuenta de su privilegiada situación y continúan enfocándose exclusivamente en su interior territorial, ignorando las oportunidades que brindan los espacios oceánicos.

Tal es el caso de Colombia. A pesar de estar ubicado estratégicamente en la esquina noroccidental de América del Sur, el país había ignorado en el pasado su presencia tanto en el Atlántico como en el Pacífico. Esto resulta incomprensible, ya que su litoral abarca 3000 kilómetros de costas, mientras que su área de mar territorial y zona económica exclusiva (ZEE) en ambos frentes marítimos equivalen a casi el 50% de su extensión territorial.

La falta de atención a la gestión estratégica de su geografía, la carencia en identificar sus intereses permanentes y las constantes de comportamiento geohistóricas propias y de otros actores han llevado a Colombia a una infame tradición de pérdida gradual de sus activos territoriales³, ya que no ha tomado en cuenta dichos factores. Los planes de desarrollo y

- 1 Un "imperativo geopolítico" es un interés nacional vital de carácter geográfico que un Estado debe perseguir para la garantía de su seguridad, prosperidad y desarrollo; según Álvarez (2017), estos son "caminos no ideológicos, determinados por la geografía de un país y la de sus vecinos" (p. 373). En este caso, al tratarse de zonas marítimas y de acceso al mar, cabe referirse específicamente a imperativos hidropolíticos.
- 2 La geoestrategia puede llegar a definirse como la gestión estratégica de los imperativos geopolíticos. Si los imperativos geopolíticos establecen el fin, la geoestrategia establece cómo alcanzarlo.
- 3 Por ejemplo, a partir de una sentencia en 2012, si bien la Corte Internacional de Justicia ratificó la soberanía de Colombia sobre los territorios insulares de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (y 7 cayos que le disputaba Nicaragua), el control sobre una importante porción de una zona marítima colombiana al oriente del meridiano 82, es decir, aproximadamente 75 000 km² de espacio marítimo, le fue adjudicado a Nicaragua.

las políticas de seguridad y defensa del Estado colombiano han carecido de claridad, coherencia, continuidad y predictibilidad (Álvarez-Calderón et al., 2018). En consecuencia, para madurar geopolíticamente, Colombia necesita un enfoque estratégico de tipo “espacial” de los problemas nacionales, internacionales e intermésticos, que permita una proyección articulada de las capacidades de poder del Estado en la esfera regional y global.

No en vano, la importancia geopolítica y geoeconómica que ha adquirido la cuenca del Asia-Pacífico le ha dado a Colombia una posición geográfica privilegiada, lo que significa una gran oportunidad, sin desconocer que el Atlántico aún posee un peso significativo en la política y economía globales.

No obstante, existen otros elementos en juego que colocan a Colombia en el contexto de una dinámica compleja de conexiones entre los océanos Atlántico y Pacífico. Aunque Colombia no ha jugado un papel destacado en materia de relaciones internacionales y está en una posición periférica en cuanto a su impacto en la agenda global, se encuentra en la intersección de dos espacios geoestratégicos que, si se concretan, tendrán un impacto significativo en el sistema internacional en el corto plazo (Serbin, 2014). Asimismo, una plataforma geográfica idónea para la proyección de su influencia es su condición de país con acceso a dos frentes marítimos, por lo cual algunos lo llaman “país bioceánico”. No obstante, desde un punto de vista geopolítico, parece que la separación de ambos frentes marítimos ha llevado a Colombia a comportarse más como un Estado con salida al mar que como un país bioceánico.

Por consiguiente, el propósito de esta investigación es responder a la pregunta de si la característica geopolítica de tener dos frentes marítimos es suficiente para considerar a Colombia como un país bioceánico. Con esta investigación se busca contribuir en la comprensión de las causas y consecuencias que han impedido al país interconectar de manera autónoma sus dos espacios marítimos. Debido a la dificultad para obtener información que suele enfrentar este tipo de investigaciones, este artículo estuvo basado en un alto porcentaje de evidencia documentada que contribuye al conocimiento emergente sobre el tema.

El artículo se desarrolla de la siguiente manera: la primera sección aborda brevemente el proceso de colonización de Colombia por parte del Imperio español, y como este proceso se distingue del llevado a cabo por los españoles en otros territorios de América Latina; esto ilustra por qué los colombianos no desarrollaron desde un principio una conciencia marítima. La siguiente sección presenta las características geográficas que hacen propicio el desarrollo de un corredor bioceánico en Colombia que articule sus dos frentes marítimos, y propone como octavo imperativo hidropolítico de Colombia la constitución de una Zona Marítima Estratégica (ZME). Posteriormente, se explora desde las teorías de Mahan y Corbett la utilidad del concepto de ZME y se hace un análisis general de las ZME más importantes del mundo. Finalmente, en las conclusiones se sintetizan los principales hallazgos y sus implicaciones para Colombia.

Dos frentes marítimos... nada más

La conquista del territorio colombiano comenzó con varias expediciones, como la del adelantado Pedro de Heredia en 1533, y se extendió desde 1538 hasta 1540, con las incursiones de Jiménez de Quesada, Belalcázar y Robledo, quienes pasaron de las zonas costeras hacia el interior del actual territorio colombiano. En 1538, Gonzalo Jiménez de Quesada se vio obligado a ascender a la sabana cundiboyacense, debido a las condiciones adversas, como las altas temperaturas y las enfermedades tropicales, que enfrentó en su recorrido por la cuenca del río Magdalena, que dificultaban el asentamiento humano y el desarrollo de la actividad agrícola. En contraste, en las cercanías de la ciudad actual de Bogotá, se topó con un clima parecido al otoño madrileño y optó por establecerse allí, en la que sería la capital del futuro Virreinato de Nueva Granada.

Por lo tanto, los neogranadinos desarrollaron una visión muy limitada del mundo, porque desde el núcleo vital⁴ 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. Esto determinó que el Estado colombiano se estableciera de forma contraria a como lo hicieron la mayoría de civilizaciones del mundo, tradicionalmente desde el mar hacia el interior; por el contrario, Colombia se construyó desde el interior hacia el mar.

A diferencia de la experiencia neogranadina, la mayoría de asentamientos españoles en el resto del continente americano se establecieron cerca de las áreas costeras, ya que el objetivo principal del colonialismo era la extracción de recursos naturales. Por ello, gran parte de la población y las actividades económicas se concentraron en las zonas costeras o sobre los principales ríos. Así se crearon numerosas ciudades portuarias sobre la América española (y portuguesa), como Veracruz, Santo Domingo, Cartagena, el Callao, Viña del Mar y Salvador de Bahía.

Desde entonces, los territorios costeros en Suramérica han revestido una importancia estratégica en términos políticos y económicos, por lo cual suelen tener una alta densidad poblacional, como lo atestiguan la mayoría de las grandes ciudades en América Latina que se encuentran cerca de la costa o directamente sobre ella⁵. 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 tres cuartas partes de la población latinoamericana vive en los 100 kilómetros más cercanos a la costa.

4 El núcleo vital hace referencia a la zona donde se ubican los poderes del Estado y desde donde emana el poder hacia las fronteras y fuera de ellas. Generalmente 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 (Álvarez et al., 2018).

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

Aunque los colombianos en general no se han caracterizado por poseer una cultura marítima, Colombia es en clave geopolítica un país insular, ya que limita al norte con el mar Caribe, al occidente con el Pacífico, al sur con el río Amazonas y al oriente con el río Orinoco. No obstante, menos del 15% de su población vive en el litoral Pacífico y Caribe, dado que la sociedad colombiana desarrolló comunicaciones terrestres, en detrimento de las fluviales y marítimas.

Es decir, en un sentido espacial, los colombianos han sido gente de montaña, que siguen 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, 2016). 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, representan el 11,6% del territorio nacional. En 2023, la población representó el 22% del total nacional y aportó el 15% del PIB (DANE, 2023).

El Caribe colombiano posee bahías propicias para la actividad naviera, y se puede conectar por vía fluvial con el resto del territorio colombiano, a través de ríos como el Magdalena y el Cauca. Empero, y a pesar de su doble condición de Estado continental e insular⁶, Colombia solo comenzó a percibir hace poco la importancia que tiene el Caribe para los intereses nacionales. Como se ha mencionado, la circunstancia de que el poder político y económico se concentrara desde los albores de la vida republicana en el interior del país, junto a la tendencia de considerar la periferia nacional como “territorios de misiones”, imprimió en la población colombiana una aguda mentalidad continental y una apreciación “ageográfica” del entorno.

Sin embargo, a partir de la administración de López Michelsen, cuando Colombia se hizo 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 figuraba entonces en los textos de geografía y que tenía como vecinos Estados que antes se consideraban remotos y distantes (Uribe, 1991).

Por su parte, la región Pacífica de Colombia está conformada por 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 océano Pacífico colombiano cubre una superficie de 339 100 km², que representa el 16,4% de la geografía nacional (Romero, 2015).

Aunque el litoral del Pacífico colombiano, que corresponde a casi la mitad del litoral del país (45%), tenía una gran oportunidad comercial debido a su proximidad al istmo de

6 En total, Colombia cuenta con 74 islas mayores, la mayoría de las cuales se encuentran en la región Caribe del país, como el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, el archipiélago del Rosario (que contribuye con más de 30 islas), el archipiélago de San Bernardo, la ciénaga de Santa Marta, las islas Tierra Bomba, Barú, Fuerte y Tortuguilla. En el océano Pacífico destacan el archipiélago de Gorgona y Gorgonilla, así como el islote de Malpelo.

Panamá, se vio atado a una lógica colonial extractivista en el interior del Andén Pacífico, donde, dadas las condiciones geográficas, 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. Por ello, no mostraron mayor interés por transformar su entorno económico, a pesar de 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 Nacional, 2011, p. 42)

Por lo tanto, si bien Colombia cuenta con dos frentes marítimos, el Estado no ha logrado desarrollar su potencialidad bioceánica, ni el mar ha influenciado su vida y su destino, porque sus litorales no han sido atravesados por líneas de comunicación en los puertos, que los unan entre sí, de costa a costa y de manera autónoma, sin necesidad de ingreso al interior del país. Si bien la mayoría de imperativos geopolíticos inmediatos para Colombia están dentro del continente, un imperativo geopolítico fundamental para que Colombia gane estatura estratégica es ocupar los “espacios vacíos”⁷ en el mar territorial colombiano, así como en sus litorales (Álvarez-Calderón, 2017), con miras a una articulación plena del territorio nacional, la integración con sus vecinos y una adecuada inserción en el escenario internacional.

Bajo esta perspectiva, Colombia no parece 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 brindar no son inmediatas, sino que dependen de que se den los medios y la voluntad en el país para explotarla (Bolívar, 2012). En otras palabras, desde el punto de vista geopolítico, Colombia será un país bioceánico en la medida en que tenga la capacidad de conectar ambos espacios marítimos a través de corredores bioceánicos.

Un corredor bioceánico en Colombia

Desde el principio de la Colonia, aprovechar las características de estrechez de la superficie terrestre del subcontinente centroamericano para la circulación de bienes entre la costa Atlántica y la del Pacífico fue un imperativo hidropolítico para la Corona española. En efecto, los varios estrechos terrestres desde México hasta el golfo del Darién (de entre 100 y 200 km de ancho) se convirtieron en arterias de comercio que materializaron el sueño europeo de

7 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.

conectar el Viejo Mundo y los mercados asiáticos sin depender de la intermediación musulmana por la tradicional Ruta de la Seda.

En el norte de Centroamérica, las riquezas provenientes de las colonias españolas de las Filipinas llegaban a Acapulco por barco y se transportaban en mulas atravesando el actual territorio mexicano hasta el puerto de Veracruz en la costa caribe, para continuar su travesía por mar hasta España⁸. En el sur, entre tanto, el istmo de Panamá se convirtió en un importante centro logístico para extraer riquezas de las posesiones que los españoles tenían en el virreinato del Perú (minas de plata de Potosí), las cuales eran desembarcadas en ciudad de Panamá y atravesaban el istmo a lomo de esclavos y bestias hasta Colón. Siglos después surgiría la idea de establecer un paso transístmico por vía fluvial que daría forma al Canal de Panamá.

Ya en el siglo XX, luego de la lamentable pérdida de Panamá en 1903, cobró vital importancia la cuestión de la conexión férrea o fluvial de los frentes marítimos de Colombia. Sobre todo, por la necesidad de superar los históricos problemas de articulación del territorio, que, junto con la ausencia del Estado, han facilitado la consolidación de actores armados irregulares en muchas zonas marginadas de la geografía nacional. En respuesta a este problema, una iniciativa geoestratégica para ocupar paulatinamente los “espacios vacíos” del territorio nacional fue la creación de la Base Naval de Bahía Málaga.

La bahía de Málaga fue descubierta desde los comienzos de la Conquista. El Pacífico colombiano fue primero 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. Pero otro sería quien posteriormente descubriría la bahía:

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 Nacional, 2011, p. 41)

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”; en realidad, 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.

8 Los galeones españoles eran atacados por piratas en el mar de las Antillas o al salir del estrecho de Florida, lo que obligó al Imperio español a implementar un sistema de convoyes protegidos apoyados por los puertos fortificados, como Cartagena de Indias, La Habana y San Juan de Puerto Rico.

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 Nacional, 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 la bahía de Málaga, por varias razones. Una de ellas eran ciertas exigencias de interés estratégico militar, ya que, si bien el Canal de Panamá se mantiene abierto y el Estado colombiano posee algún privilegio de paso por este cuello de botella, “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 Nacional, 2011, 62).

Pero Málaga también se pensó como polo de desarrollo de la región Pacífica. En ocasiones, cuando los Estados identifican, en su concepción geopolítica, la dificultad de irradiar la influencia de su *heartland* sobre su inmenso *hinterland*, dan 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.

No puede decirse que Colombia, como casa de esquina, tiene una ventaja geográfica por el hecho de poseer salida a ambos océanos; esto solo puede hacerse realidad cuando las vías existentes permitan esa salida y la intercomunicación. Cuando Colombia perdió el istmo de Panamá, perdió gran importancia geopolítica, pero la podría suplir con la existencia de una red vial o fluvial o una combinación de ambas que uniera los dos litorales en el Urabá chocono. Esto, a su vez, permitiría vencer el aislamiento secular de los choconos (Bahamón, 2016).

La falta de infraestructura en el país es más notoria en el noroccidente, una de las regiones más importantes del país, donde se sitúa el departamento del Chocó, el único departamento colombiano 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.

Ubicado entre la cordillera Occidental y la serranía del Baudó (que es la sierra del Pacífico colombiano y de Panamá), se encuentra el río Atrato. Con una longitud de 750 km, es la principal ruta navegable del Chocó (560 km navegables). Se origina en los farallones del Citará y se extiende hasta el golfo de Urabá. En su valle se encuentran Bojayá, Medio Atrato, Murindó, Vigía del Fuerte y Quibdó. Por su parte, el río Truandó, con una longitud de 120 km, surge en las montañas del Baudó y es un afluente del río Atrato. El esfuerzo por conectar ambos ríos a través de la serranía del Baudó llevó al diseño del proyecto del Canal

Atrato-Truandó⁹, una vía hidrográfica que sirviera de paso interoceánico entre Tarena (ubicada en el golfo de Urabá sobre el Caribe) y Curiche (ubicada en la bahía Humboldt sobre el Pacífico 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 1789, Antonio Caballero y Góngora, arzobispo y virrey de la Nueva Granada, si bien afirmaba que todo se podía obtener de Panamá y el río Chagres, consideraba que sería mucho más beneficioso si se pudieran comunicar las cabeceras de los ríos San Juan y el Atrato del Chocó. Después, Alexander von Humboldt hizo referencia al canal y Francisco José de Caldas predijo que el territorio del Darién abriría las conexiones entre los océanos Pacífico y Atlántico. En 1822, Simón Bolívar se preocupó por el canal del Chocó y envió una descripción de los ríos Atrato y San Juan, acompañada de un mapa topográfico, a las autoridades.

En 1857, el Congreso de los Estados Unidos aprobó una ley que establecía investigaciones sobre la posibilidad de unir las aguas del Atlántico y Pacífico a través de los ríos Atrato y Truandó. En 1870, una comisión navegó por los ríos Atrato, Truandó y Napipí, y en 1946, la Tropical Oil Co. también llevó a cabo un estudio topográfico de la ruta Atrato-Truandó (Porrás & Andrade, 2020).

No obstante, uno de los intentos más serios para la puesta en marcha de un canal bioceánico en territorio chocono se llevó a cabo durante la administración del presidente Guillermo León Valencia. El ministro de obras públicas de la época, Tomás Castrillón, presentó al Congreso la Ley 50 de 1964, en la cual se autorizaba al Gobierno de Colombia elaborar estudios de factibilidad técnica y económica para un canal interoceánico por la hoya del río Atrato y a través de la serranía del Baudó. Posteriormente, una comisión de estudios norteamericana presentó en 1966 un proyecto conocido como el Plan de los Dos Grandes Lagos, utilizando el embalse del Atrato y del San Juan. Después de este segundo intento, que no tuvo mucho impacto, se emitió la Ley 53 del 28 de diciembre de 1984, que estableció la construcción del canal Atrato-Truandó.

La idea de un canal sustituto al de Panamá en Colombia resulta hoy en día casi imposible, debido al potencial daño ambiental que causaría. Sin embargo, la idea de los puentes terrestres interoceánicos parece convertirse en la opción más viable tanto en el plano ambiental como 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 orientadas a lograr la conectividad colombiana de ambos océanos fue el "Megaproyecto Geoestrategia Nueva Colombia", que posteriormente se conoció 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

9 De una longitud de 140 kilómetros, con 28 metros de profundidad y un ancho de 150 metros.

que perdió con la disgregación del istmo de Panamá de su territorio. El proyecto proponía un puente terrestre interoceánico de 385 kilómetros que conectase Tribugá en el Pacífico con la costa de Tarena en el golfo de Urabá. Asimismo, el Plan Maestro Fluvial de 2022 contempló la posibilidad de un proyecto de transporte intermodal entre Quibdó (río Atrato) e Istmina (río San Juan) (Departamento Nacional de Planeación, 2022).

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 pandemónium 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 así al río Atrato, que corre hacia el Atlántico, y al río San Juan, que corre hacia el Pacífico, así como al océano Pacífico y 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 (Figura 1).



Figura 1. El callejón geográfico del San Juan-Atrato.

Fuente: Geoactivismo.org

Ciertamente, la unificación del sistema fluvial Atrato-San Juan mejoraría enormemente la utilidad de la región chocoana y también facilitaría la integración política y económica de los litorales del país en el Caribe y el Pacífico. Se hace necesario destacar que 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. Esta es la razón principal de que las principales potencias económicas de los últimos cien años hayan sido Alemania, Francia, Reino Unido, China y Estados Unidos, quienes han utilizado estratégicamente para su provecho los ríos y su conectividad al mar.

Por ende, tomando en consideración el concepto de *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” (Uribe, 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 (Álvarez-Calderón et al., 2017).

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. (Uribe, 2016, p. 300)

Actualmente, los siete imperativos hidropolíticos para Colombia son los siguientes (Álvarez-Calderón et al., 2017, 2017; Álvarez-Calderón & Namen, 2018):

1. Proteger y conservar el núcleo vital hidropolítico del Estado;
2. Habilitar el *hinterland* hidrográfico del Pacífico y de la cuenca del río Atrato;
3. Habilitar el espacio vital hidropolítico de Colombia, que comprende las vertientes hidrográficas de la Amazonía y la Orinoquía;

4. Ocupar los espacios vacíos hidropolíticos de Colombia;
5. Utilizar la vertiente hidrográfica del Catatumbo como instrumento de proyección de poder económico y cultural del Estado colombiano hacia Venezuela;
6. Vigilar a los actores al margen de la ley que puedan ejercer control y efectuar prácticas nocivas sobre los recursos hidrográficos del Estado; y
7. Proyectar el poder marítimo y aéreo en la Antártida para la salvaguarda de los intereses colombianos en el Polo Sur.

En este sentido, aquí se quiere proponer como octavo imperativo hidropolítico para Colombia *la constitución de una Zona Marítima Estratégica (ZME) que articule los dos espacios marítimos bajo soberanía colombiana, mediante un corredor bioceánico en el Chocó*. Esto se justifica porque, cuando 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 será posible a través de la colonización racional del Chocó y el andén del Pacífico colombiano, para lo cual se necesita establecer un “destino manifiesto” propio que marque el derrotero de la direccionalidad del país a mediano y largo plazo: la inclusión sistémica de Colombia como actor fundamental del eje Atlántico-Pacífico.

Mahan, Corbett y las Zonas Marítimas Estratégicas

Los mares siempre han desempeñado un papel fundamental en la configuración del destino de los Estados. La comprensión de la estrategia marítima de estos ha estado influenciada por teóricos navales como el Almirante Alfred T. Mahan y Sir Julian Corbett. La teoría de Mahan (1894) gira en torno a la idea central de que el control del mar es esencial para la prosperidad y la seguridad nacional del Estado. Mahan (1894) argumenta que la grandeza de una nación está directamente ligada a su control sobre rutas marítimas vitales, ya que controlar esas rutas marítimas garantiza el flujo comercial y asegura el acceso a los mercados globales, lo que proporciona una ventaja estratégica sobre inmediatos o distantes competidores.

En este orden de ideas, Mahan (1894) enfatiza la relación simbiótica que existe entre el poder naval y la fuerza económica. Una armada poderosa, argumenta, no solo salvaguarda los intereses nacionales, sino que también facilita la expansión económica del Estado al proteger las rutas comerciales marítimas. Asimismo, subraya la importancia de las bases marítimas estratégicas, que sirven como posiciones avanzadas para proyectar el poder naval del Estado; según Mahan (1894), estas bases permiten ejercer influencia sobre regiones distantes y proteger sus intereses marítimos.

La teoría de Mahan (1894) sigue siendo relevante en la geopolítica contemporánea, donde los Estados luchan por asegurar sus intereses marítimos en un mundo hiperconectado.

Entonces, en una era de globalización, el énfasis en asegurar las rutas marítimas se alinea con las ideas de Mahan (1894). Los Estados invierten en capacidades navales para proteger pasos marítimos críticos, como el Canal de Suez y el Canal de Panamá, por ejemplo, asegurando el flujo ininterrumpido del comercio global. De igual manera, la idea de Mahan de la proyección del poder naval a través de bases estratégicas sigue siendo pertinente. En el contexto moderno, los Estados establecen bases navales en regiones clave para extender su influencia y responder rápidamente a los desafíos geopolíticos emergentes.

Corbett (1911) también ha contribuido al desarrollo de la estrategia marítima de los Estados. Por ejemplo, su teoría sentó las bases para la comprensión de la importancia de controlar las LCM. Y su énfasis en asegurar las LCM se alinea con las preocupaciones contemporáneas sobre la salvaguarda de rutas marítimas vitales para la economía y las operaciones militares. Es por ello que los Estados con importantes intereses marítimos invierten en capacidades navales para proteger sus LCM y garantizar el flujo continuo de bienes y recursos.

Además, 223 sistemas de cables submarinos, que transmiten el 99% de los datos transoceánicos, serpentean a través del océano como lo hacen los ferrocarriles por tierra. Sus estaciones de aterrizaje son nodos críticos que vinculan la conectividad global y el entorno marítimo. Los cables de fibra óptica se han tendido a lo largo de las mismas rutas que los cables coaxiales, que coincidían con las rutas anteriores de los cables telegráficos, que a su vez coincidían con los límites del Imperio británico. Esto es lo que Nicole Starosielski (2015) denomina la “fijeza histórica de la infraestructura de comunicaciones” (p. 20; traducción propia): en cada una de estas áreas, las corrientes económicas, comerciales (lícitas e ilícitas), militares y de información se superponen y están vinculadas a patrones históricos de tráfico marítimo y económico.

Asimismo, Corbett (1911) enfatiza la importancia de asegurar las ZME para establecer control marítimo, proteger rutas comerciales y garantizar la seguridad nacional. Una ZME es cualquier área marítima cuya toma, retención o control permite influir sobre el tráfico, flujo o maniobra de embarcaciones militares y civiles, comercio lícito e ilícito, recursos naturales y redes de comunicación. En este orden de ideas, Corbett (1911) introdujo el concepto de “dominio del mar” afirmando que el control de las comunicaciones marítimas es crucial para el éxito estratégico de un Estado, por lo que la atención debería centrarse en controlar las ZME, en lugar de participar en batallas navales decisivas.

Pues bien, la mayoría de los lugares geoestratégicos más relevantes en la actualidad implican acceso e influencia hacia una ZME. Persisten algunos escenarios familiares, como el estrecho de Malaca o el Canal de Suez, mientras que otras ZME se están transformando de forma intencionada, como la construcción por parte de la República Popular de China (RPC) de islas artificiales en el mar de la China meridional, o de forma no intencionada, como la habilitación del mar Ártico como resultado del cambio climático.

La mayoría de las veces, aunque no siempre, las ZME consisten en áreas marítimas que también son litorales, es decir, se encuentran a lo largo de la costa. Pues bien, existen 356 000 km de costa en el mundo (casi nueve ecuadores); de esta extensión, el 57% es canadiense. Del 43% restante, Rusia posee un tercio (con un total de 37 653 km), Estados Unidos posee una quinta parte (con 19 924 km) y la RPC tiene poco menos de una séptima parte (con 14 500 km). Además, la RPC, Rusia, Canadá y los Estados Unidos poseen muchas islas en las aguas circundantes.

Y si la tendencia del calentamiento global continúa, gran parte de la costa ártica de Rusia, Estados Unidos y Canadá se convertirán en opciones confiables para puertos, bahías y rutas comerciales en el futuro cercano, por lo cual el conjunto de posibles ZME no hace más que crecer. Cabe señalar que el 60% de la población mundial vive a menos de 60 km de la costa, y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) pronostica que esta proporción aumentará al 75% en las próximas dos décadas, a medida que se viabilicen más kilómetros de costa para las actividades económicas (ONU, 2023)¹⁰.

La teoría de Corbett (1911) sigue siendo relevante en la geopolítica contemporánea, dado que los Estados continúan compitiendo por asegurar sus imperativos hidropolíticos. Por consiguiente, las ZME identificadas por Corbett (1911), como los cuellos de botella, las LCM y las ZEE, son componentes críticos de las estrategias marítimas modernas. En efecto, el concepto de ZEE, tal como lo reconoce la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS), se hace eco de las ideas de Corbett sobre el control de áreas más allá de las aguas territoriales, por lo cual los Estados hacen valer estratégicamente sus derechos en estas zonas para proteger los recursos marinos y ejercer influencia sobre los espacios marítimos. Los cuellos de botella, como el estrecho de Ormuz, son ZME donde el control puede tener importantes implicaciones geopolíticas; en consecuencia, los Estados se esfuerzan por garantizar la seguridad de estos estrechos pasos para mantener el comercio marítimo ininterrumpido. En conclusión, la relevancia actual de la teoría de Corbett (1911) subraya la importancia duradera de las ZME en la configuración del panorama geopolítico.

Podría decirse que el estrecho de Malaca es el cuello de botella más importante del mundo, y su importancia geográfica y estratégica ha atraído la atención mundial, en particular de India, China, Japón y los Estados Unidos. Más de 15 millones de barriles de petróleo al día pasan por el estrecho de Malaca, incluido más del 80% de las importaciones de petróleo

10 Más del 80% de los recursos oceánicos se encuentran en la plataforma continental. De las 23 megaciudades del planeta, 16 se encuentran en la región costera y su población está aumentando a un ritmo de alrededor de un millón de habitantes diariamente. Casi siempre, el crecimiento de estas ciudades se debió a un puerto protegido para barcos que buscaban comercio, recursos o proporcionaban una válvula de alivio para la superpoblación. Las ciudades costeras con frecuencia facilitan el acceso tanto al interior como al exterior a través de un sistema fluvial importante y abundantes fuentes de proteína animal en el mar. En la actualidad, las costas juegan un papel importante en el impulso del turismo, la industria de mayor crecimiento del mundo.

de China (Stavridis, 2017). Solo el estrecho de Ormuz, situado en el extremo opuesto del océano Índico, ve pasar más barriles por volumen, contribuyendo con el 30% del suministro mundial. Por ello, la interrupción en Malaca podría forzar desvíos a través del estrecho de Sunda, el estrecho de Lombok o incluso al sur de Australia.

El valor de los estrechos de Malaca y Ormuz aumentará en las próximas décadas a medida que el comercio y la conectividad continúen expandiéndose en toda la región, lo que subraya la importancia de la relación de Estados Unidos con India. Afortunadamente, al lado noroeste del estrecho, en Tailandia, Estados Unidos tiene un tratado de defensa mutua, y en Singapur tiene un socio estratégico vital y de largo plazo en la entrada este del cuello de botella. Las relaciones de Estados Unidos con Indonesia también se estrechan cada día más. Aun así, las fuerzas navales de los Estados Unidos carecen de la capacidad rutinaria para operar de manera persistente en la región.

Por su parte, el Canal de Panamá sigue siendo estratégicamente importante y continúa contribuyendo al poder global de Estados Unidos. Gracias a que se amplió recientemente, ahora permite el paso de barcos tres veces más grandes. En efecto, los envíos de gas natural y petróleo aumentaron desde Texas, lo que benefició directamente a la economía estadounidense. Sin embargo, para 2014, existía la posibilidad de inversión china en un canal de Nicaragua para competir con el Canal de Panamá. La construcción fracasó cuando el magnate chino que lo apoyaba perdió su financiación, mientras que Panamá estableció lazos diplomáticos con China al abandonar los lazos con Taiwán. El éxito diplomático de China en este caso ilustra cómo sus intereses geopolíticos pueden converger a miles de kilómetros de distancia. Esa misma conectividad se puede aprovechar contra adversarios del mismo nivel.

Dado que las ZME son, en muchos sentidos, un remolino de riqueza, los piratas tienden a acechar en esas áreas. El aumento del tráfico, junto con la inestabilidad regional de países como Venezuela, Malasia e Indonesia, ha provocado un resurgimiento de la piratería. Por ejemplo, el estrecho de Bab-el-Mandeb, entre Yibuti y Yemen, que separa el mar Rojo del golfo de Adén, es un refugio para los piratas. Operando principalmente desde Somalia, estos actores criminales ya han obligado a las armadas del mundo a dedicar activos considerables a proteger el libre flujo de comercio a través de la región, incluidos los cables submarinos. Además, el conflicto en curso en Yemen amenaza la seguridad del transporte marítimo, ya que los rebeldes hutíes atacaron un petrolero saudí e incluso buques de guerra de la Marina de los EE. UU. La piratería no es nada nuevo, y dada la confluencia de fuerzas, no sorprende encontrar piratas en y alrededor de terreno marítimo clave.

Por otro lado, los expertos predicen que puede haber veranos sin hielo para 2040. En este sentido, el océano Ártico podría emerger pronto como una nueva ruta de tránsito estratégica, con más naciones prestando atención a sus rutas marítimas, para ahorrar un tiempo valioso en el envío de carga desde Asia a Europa optimizando el tiempo y la distancia entre puertos. La competencia aumentará en nuevas ubicaciones para tender cables de internet de alta velocidad para reducir la latencia entre los centros. Además, los reclamos territoriales se

superponen a medida que se reduce la distancia geopolítica típica entre competidores. En su punto más angosto, el estrecho de Bering, que separa Alaska y Siberia, tiene solo 88 km de ancho y aumentará en importancia a medida que el cambio climático abra el paso del Noroeste para el transporte marítimo constante. Estados Unidos y Rusia propusieron recientemente medidas de enrutamiento de barcos para resolver este creciente comercio ártico. Sin embargo, al mismo tiempo, Rusia acaba de realizar un importante ejercicio militar en el mar de Bering y también participó en un ejercicio a gran escala con China en la región.

Es importante destacar que todos estos cuellos de botella marítimos tienen islas, que son terreno marítimo inherentemente clave, dentro y alrededor de ellos. Las islas dificultan la maniobra de las fuerzas navales y ofrecen oportunidades para que las fuerzas adversarias las aprovechen¹¹. Siguiendo el ejemplo de China, Rusia comenzó a construir islas artificiales en el mar de Barents. A pesar de que China perdió su caso en la Corte Internacional contra Filipinas por el control de las 12 millas náuticas circundantes, ese terreno sigue siendo valioso para la capacidad de proyectar poder. Ya sean estos puntos de presión históricos, artificiales o emergentes, son los escenarios en los que actúan los adversarios de Estados Unidos.

La RPC y Rusia tradicionalmente han sido vistas como potencias continentales preocupadas por asegurar sus fronteras y mantener o adquirir tierras que consideran suyas. Mientras que Rusia ha sido continental por razones naturalmente definidas, a menudo se considera que la RPC es continental por elección, aunque tiene un legado marítimo culturalmente profundo. Recientemente, la RPC, una vez más, se ha centrado en asegurar su poder marítimo. Al situarse dentro del *Rimland* euroasiático (Spykman, 1942), está tratando de asegurar lo que Spykman (1944) llamó el “Mediterráneo asiático”.

Para 2030, la Marina del Ejército Popular de Liberación de la RPC será el doble del tamaño de la Marina de los Estados Unidos. El Cuerpo de Infantería de Marina chino se quintuplicará, de 20000 a 100000 infantes de marina, y se expandirá más allá de sus actuales 56 buques de guerra anfibios (Garafola et al., 2022). Esto se suma a la red de denegación de acceso/área de China diseñada para asegurar ZME cerca de sus costas. Para China, la ZME en su patio trasero es la primera cadena de islas y la segunda cadena de islas. Estos son los cuellos de botella desde los que China cree que puede proyectar poder y asegurar el control sobre el mar de China oriental y el mar de China meridional. La continua construcción de islas artificiales por parte de China, el desprecio por la seguridad y el profesionalismo en el mar, la estrategia para el dominio de los cables submarinos y la coerción económica para controlar los puertos son perturbadores y preocupantes. Esta región, sin embargo, es solo un área crítica entre muchas.

Rusia, por su parte, se parece cada vez más al *Heartland* que plantea Halford Mackinder (1904): “puede atacar por todos lados y ser golpeada por todos lados, excepto el norte”

11 Starosielski (2015) calcula que más de la mitad de los nodos de la red de cable submarino están ubicados en islas, aproximadamente 366 de 685 nodos existentes.

(p. 436). A medida que el hielo alrededor de la costa norte se derrita, Rusia poseerá “una fachada oceánica utilizable” junto con “los recursos de un gran continente” (p. 437). Según Mackinder (1919), la posesión del poder continental y marítimo es una amenaza mayor; aun así, Rusia también es una potencia marítima, históricamente preocupada por asegurar el acceso marítimo en su exterior cercano. Su extenso territorio asegura el acceso a los océanos Pacífico y Ártico, así como al mar Báltico, el mar Negro, el mar de Barents y el mar de Japón, entre otros.

A propósito de esto, Pedro el Grande fue a la guerra con Suecia para establecer el control ruso sobre el acceso al mar Báltico, lo que condujo a la fundación de San Petersburgo. Asimismo, las guerras turco-rusas que se remontan al siglo XVII giraron en torno al acceso al mar, incluido el mar Caspio y el mar Negro. Más recientemente, Rusia invadió Georgia en 2008 para asegurar el control de la provincia de Abjasia en la costa del mar Negro y desde entonces ha desarrollado una red de denegación de acceso al área de Kaliningrado en el Báltico. Es decir, Rusia se ve a sí misma como una potencia marítima y se toma en serio las amenazas marítimas.

En contraste, las discusiones de Estados Unidos y Europa occidental sobre la amenaza rusa tienden a enmarcarla en gran medida como un problema para las fuerzas terrestres, por influencia en parte de los temores durante la Guerra Fría de una invasión rusa de Europa occidental. Si bien tal conflicto sería principalmente un conflicto terrestre, todavía habría un componente marítimo significativo. Tanto el mar Báltico como el mar Negro ofrecerían oportunidades para impugnar o revertir la expansión rusa, razón por la cual Rusia está tan preocupada por esas regiones. Además, la propia Rusia cuenta con extensas vías fluviales. El Sistema Unificado de Aguas Profundas de la Rusia Europea es una serie de vías navegables interiores que unen el mar Blanco, el mar Báltico, el río Volga, Moscú, el mar Caspio y, a través del mar de Azov, el mar Negro. El sistema permite la transferencia de embarcaciones, incluidos potencialmente buques de guerra y submarinos, entre el Báltico y el mar Negro. Desde una perspectiva clave del terreno marítimo, Rusia parece mucho más marítima de lo que sugiere el *Heartland* de Mackinder (1919). Estas áreas marítimas, incluidas sus vías navegables interiores, presentan innumerables oportunidades para que Estados Unidos presione a Rusia.

En consecuencia, vivimos en una era de conexiones interregionales. La Iniciativa Cinturón y Ruta de China, después de más de una década y cientos de miles de millones de dólares en gastos, ha enfrentado importantes reveses, pero sigue siendo el ejemplo más destacado. Los intentos de desarrollar la Ruta Comercial Internacional Transcaspiana, también conocida como el Corredor Medio, han cobrado impulso desde que Rusia invadió Ucrania, impulsando a otros países a buscar formas de evitar el territorio ruso para el comercio este-oeste y reducir la dependencia de los hidrocarburos rusos. El último corredor de conectividad surgió en la última cumbre en el G20 en 2023, durante la cual Estados Unidos, India, Arabia Saudita y otros firmaron un memorando de entendimiento para establecer una red

de rutas marítimas y ferroviarias que conecten el subcontinente indio con Europa a través de Medio Oriente.

En América Latina, las iniciativas estatales para la conectividad regional y mundial a través de infraestructuras interoceánicas se pueden rastrear hasta el periodo de la Colonia. Desde el siglo XVI, el extremo sur de América del Sur había sido utilizado para conectar los océanos Atlántico y Pacífico, ya fuese a través del Pasaje de Drake, cerca de la Antártida, o recorriendo los 600 kilómetros del estrecho de Magallanes. El problema es que estas rutas nunca han reunido condiciones favorables para la navegación por causa de la variabilidad extrema del clima. En consecuencia, el Canal de Panamá, que mide más de 75 kilómetros, se abrió a principios del siglo XX para facilitar el tránsito de barcos entre los dos océanos. Pero en lo que concierne a Suramérica, a principios del siglo XXI se estableció la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de Suramericana (IIRSA), liderada por Brasil, con el propósito de planificar la integración física de la región. Barros et al. (2022) indican que los cambios tectónicos exógenos y endógenos que están ocurriendo en Suramérica, y que se han acelerado recientemente, van a permitir finalmente la viabilidad de los corredores bioceánicos en el subcontinente.

La RPC, además de su interés en reavivar la iniciativa de la construcción de un canal interoceánico a través de Nicaragua, también ha ambientado un megaproyecto transnacional en Suramérica. Durante una reunión de 2013 entre el entonces presidente de Bolivia, Evo Morales, y su homólogo chino, Xi Jinping, se planteó la idea de unir los océanos Atlántico y Pacífico mediante un ferrocarril moderno. Conocido como Ferrocarril Bioceánico Central, la ruta planificada de 3000 kilómetros se extendería desde el puerto de Puerto Santos en Brasil hasta Puerto de Ilo en Perú, cruzando 1700 kilómetros de territorio boliviano en el medio. Debido a sus proyectados alcances y beneficios comerciales, el megaproyecto fue incluso denominado “el Canal de Panamá del siglo XXI”. Además, motivó comparaciones con el sistema Qhapaq Ñan, una red histórica de 35 000 kilómetros que llegó a Argentina, Chile, Colombia y Ecuador¹².

El interés de China en este proyecto no sorprende. Durante su gira por América Latina en 2015, Xi Jinping prometió 250 000 millones de dólares en inversiones en América Latina durante los próximos diez años como parte de una campaña para aumentar la influencia en una región dominada durante mucho tiempo por Estados Unidos. El proyecto haría mucho más fácil y barato el transporte de materias primas desde América Latina a China, en particular mineral de hierro y soja de Brasil, y minerales como oro y cobre de Perú. Los grandes ganadores serían sin duda Bolivia y Paraguay, países sin litoral; por lo tanto, se espera que el Corredor Bioceánico impulse el crecimiento económico, mejore la capacidad de las rela-

12 Durante el siglo XV, los incas unificaron y construyeron el *Qhapaq Ñan*, un complejo sistema de caminos preincaicos e incaicos como parte de un gran plan político, militar, ideológico y administrativo llamado *Tawantinsuyu*.

ciones comerciales en la región y permita la explotación e industrialización de sus recursos naturales.

Conclusiones

En la vasta extensión de un mundo interconectado, donde la tierra se encuentra con el mar, un campo de batalla silencioso está dando forma al futuro de los Estados: las ZME. A medida que se navega por las turbulentas aguas de la oceanopolítica, la competencia por el dominio de estas críticas áreas se vuelve cada vez más intensa, ya que es allí donde las grandes potencias hacen sus movimientos y sus implicaciones se sienten mucho más allá del horizonte. Las ZME abarcan una mirada de espacios vitales, desde bulliciosas LCM hasta ZEE, cada uno de los cuales tiene el potencial de alterar el equilibrio de poder y remodelar la dinámica global.

La competencia que se desarrolla en estas ZME no pretende solo controlar el mar; se trata de controlar las arterias del comercio internacional, asegurar el acceso a los recursos estratégicos y proyectar influencia a través de costas distantes. En este sentido, cuellos de botella como el Canal de Panamá o el estrecho de Ormuz no son meros accidentes geográficos; quien logre controlar estos pasajes controla el flujo de mercancías, es decir, el corazón tanto de las economías desarrolladas como de las economías en vías de desarrollo. Es un juego geopolítico de control y maniobra, donde cada movimiento repercute en todos los continentes.

En consecuencia, en el futuro orden estratégico de los océanos Pacífico y Atlántico, estos se volverán más multipolares e inestables, lo que hará más frágil la seguridad marítima. La rivalidad sistémica exacerba las líneas de conflicto intraestatales e interestatales existentes, que probablemente se volverán más pronunciadas en Estados en vías de desarrollo, como, por ejemplo, en América Latina. El crimen organizado transnacional, el terrorismo y las tensiones étnicas chocarán con los intereses de rivalidades geopolíticas en competencia. Como resultado, surgirán conflictos multidimensionales y complejos que desafiarán la cohesión nacional y las instituciones políticas de la mayoría de los Estados latinoamericanos. En este contexto, el círculo vicioso de la inseguridad marítima tiende a intensificarse porque la rivalidad sistémica, las instituciones estatales débiles, las actividades marítimas ilegales y los riesgos ambientales se influyen negativamente entre sí.

La creciente importancia geoestratégica de la Cuenca del Asia-Pacífico también está generando oportunidades para América Latina. Para poder ampliar su esfera de influencia, China y Estados Unidos deben alinear su compromiso más estrechamente con las necesidades de seguridad de los Estados ribereños. Estos rivales estratégicos están de acuerdo en una cosa: el acceso por mar y el flujo comercial global sin obstáculos garantizan la riqueza. Para Colombia, con un rico patrimonio marítimo, lo que está en juego en esta competencia entre grandes potencias es particularmente alto. El Caribe y el Pacífico, con su intrincada red

de rutas marítimas y su potencial riqueza de recursos, ponen al país en la encrucijada de la dinámica marítima global. Por tanto, mientras la Armada Nacional de Colombia navega por estas aguas, es imperativo descifrar las implicaciones de la competencia entre grandes potencias para la seguridad, prosperidad económica e influencia regional del país.

En este “juego de ajedrez” marítimo, cada movimiento cuenta. El posicionamiento geoestratégico de Colombia, junto con una profunda comprensión de las mareas cambiantes de la política internacional, puede convertir los desafíos en oportunidades. En consecuencia, Colombia no debe ser una simple espectadora, sino participante activa de la actual reconfiguración del sistema internacional, proyectando su influencia con previsión, resiliencia y el compromiso de salvaguardar sus intereses marítimos. Si bien los mares pueden ser impredecibles, con perspicacia estratégica, Colombia puede aprovechar la competencia marítima de grandes potencias a su favor.

Como se ha visto, la teoría del poder marítimo de Mahan continúa dando forma al pensamiento estratégico y a las doctrinas navales de los Estados en el siglo XXI. El énfasis de Mahan en controlar las rutas marítimas, mantener una armada poderosa y establecer bases estratégicas sigue siendo fundamental para formular estrategias marítimas efectivas. En este sentido, todo el planeta es una zona geopolítica, pero no necesariamente geoestratégica, entendiendo la geoestrategia como gestión estratégica de los imperativos geopolíticos. Las zonas se hacen geoestratégicas cuando un actor estatal se plantea recuperar supremacía hegemónica en espacios geográficos donde sus intereses se han visto afectados o su presencia ha perdido influencia.

En este orden de ideas, el potencial geoestratégico de Colombia es enorme, dado que se encuentra en una posición equidistante entre México y Centroamérica, por una parte, y el resto de América del Sur, por la otra. Así, Colombia se ubica en un cruce de caminos entre el norte y el sur de América Latina. Si no se encontrara en esa posición central o intermedia en el continente americano (como es el caso de México o de Chile), su relacionamiento con los vecinos podría ser menos estructural; pero, al estar ubicado en el corazón del continente, cuenta con muchas razones estratégicas para jugar un papel relevante en los destinos de la región. Es por esta razón que aquí se plantea la articulación biocénica de sus litorales como un imperativo hidropolítico inaplazable.

Agradecimientos

Los autores desean agradecer a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” y a la Academia Naval de Estudios Estratégicos por su apoyo en la realización de este artículo.

Declaración de divulgación

Los autores declaran que no existe ningún potencial conflicto de interés relacionado con el artículo. Este artículo es una ampliación del texto “Colombia y sus dos frentes marítimos:

¿Una condición suficiente para ser considerado un país bioceánico?”, publicado en 2016 en la revista *Ensayo sobre Estrategia Marítima*. Hace parte del proyecto de investigación “Desafíos y nuevos escenarios de la seguridad multidimensional en el contexto nacional, regional y hemisférico en el decenio 2015-2025”, del grupo de investigación Centro de Gravedad de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, categorizado en A por MinCiencias (código de registro COL0104976).

Financiamiento

Los autores no declaran fuente de financiamiento para la realización de este artículo.

Sobre los autores

Carlos Enrique Álvarez-Calderón es Ph.D(c) en estudios estratégicos, seguridad y defensa, Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”; magíster en relaciones internacionales y politólogo, Pontificia Universidad Javeriana. Becario del Centro de Estudios Hemisféricos de Defensa William J. Henry. Docente ocasional e investigador asociado de la Escuela Superior de Guerra. Asesor de la Academia Naval de Estudios Estratégicos.

<https://orcid.org/0000-0003-2401-2789> - Contacto: carlos.alvarez@esdeg.edu.co

Andrés Julián Trujillo Rosero es Capitán de Navío de la Armada Nacional. Magíster en seguridad y defensa nacionales, Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, y especialista en política y estrategia marítima. Es docente de la Escuela Superior de Guerra, la Escuela Naval Almirante Padilla y la Universidad Sergio Arboleda. Director de la Academia Naval de Estudios Estratégicos.

<https://orcid.org/0009-0002-9535-1200> - Contacto: andres.trujillo.ro@armada.mil.co

Jorge Alfonso García Torres es Capitán de Fragata de la Armada Nacional. Magíster en seguridad y defensa nacionales, Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, y especialista en política y estrategia marítima. Becario del Center for Hemispheric Defense Studies “William Perry”, Washington. Docente de la Escuela Superior de Guerra y la Universidad Sergio Arboleda. Subdirector de la Academia Naval de Estudios Estratégicos.

<http://orcid.org/0009-0006-7688-4895> - Contacto: jorge.garcia.to@armada.mil.co

Referencias

- Álvarez-Calderón, C (2017). Ocupación de espacios vacíos: una condición sine qua non de la seguridad multidimensional en Colombia. En C. Álvarez-Calderón (Ed.), *Escenarios y desafíos de la seguridad multidimensional en Colombia* (pp. 307-386). Sello Editorial ESDEG.
- Álvarez-Calderón, C., Moreno, A., & Gómez, J. (2017). Réspice Aqua Vitae: hacia una hidropolítica Nacional. En C. Álvarez-Calderón (Ed.), *Escenarios y desafíos de la seguridad multidimensional en Colombia* (pp. 387-478). Sello Editorial ESDEG.

- Álvarez-Calderón, C., & Namen, E. (2019). Geopolítica del Polo Sur: intereses y necesidades de Colombia en el Tratado de la Antártida. *Revista Científica General José María Córdova*, 17(28), 721-748. <https://doi.org/10.21830/19006586.521>
- Álvarez-Calderón, C., Ramírez, Y., & Castaño, G. (2018). Geografía, Estado y gran estrategia: una relación indisoluble. En C. Álvarez-Calderón & A. Fernández-Osorio (Eds.), *Hacia una gran estrategia en Colombia: construcción de política pública en seguridad y defensa. Volumen 1: La "Gran Estrategia": instrumento para una Política Integral en Seguridad y Defensa* (pp. 81-148). Sello Editorial ESMIC.
- Armada Nacional. (2011). *Base Naval ARC "Málaga": un propósito nacional*. Feriva.
- Bahamón, A. (2016). *Colombia, geografía y destino: Visión geopolítica de sus regiones*. Universidad Militar Nueva Granada.
- Barros, P., Wexell, L., & Carneiro, H. (2022). Red interoceánica en América del Sur: corredores bioceánicos y el rol de los Estados articuladores. *Boletín FAL*, 392(2), 2-22.
- Bolívar, A. (2012, marzo-abril). La importancia de la geopolítica y geoestrategia en los planes de desarrollo. *Military Review*. <https://tinyurl.com/ap6xu5rb>
- Corbett, J. (1911). *Principles of maritime strategy*. Dover Publications.
- DANE. (2023). *PIB por Departamento* [informe estadístico]. <https://bit.ly/3J3P7sV>
- Departamento Nacional de Planeación. (2022). *Plan Maestro Fluvial 2022* [informe]. <https://bit.ly/440EQrn>
- Garafola, C., Watts, S., & Leuschner, K. (2022). *China's global basing ambitions: Defense implications for the United States*. Rand Corporation.
- Londoño, J. (1978). *Fundamentos de la geopolítica*. Imprenta y Publicaciones de las Fuerzas Militares.
- Mackinder, H. (1904). The geographical pivot of history. *The Geographical Journal*, 23(4), 421-437.
- Mackinder, H. (1919). *Democratic Ideals and Reality*. Forgotten Books.
- Mahan, A. (1894). *The influence of sea power upon history*. Little, Brown & Co.
- Organización de las Naciones Unidas (ONU). (2023). *The UN Atlas of the Oceans* [portal de información]. <https://www.oceansatlas.org>
- Porras, J., & Andrade, C. (2020). El canal interoceánico nivel Atrato-Truandó y las hidroeléctricas del Atrato pueden cambiar la suerte del país. *Revista País de Mares*, 9, 23-31.
- Pruitt, J. (2000). *The influence of sea power in the 21st century*. Massachusetts Institute of Technology.
- Romero, J. (2015). *Población y desarrollo en el Pacífico colombiano* (Documentos de Trabajo sobre Economía Regional, 232). Banco de la República.
- Serbin, A. (2014). *¿Atlántico vs. Pacífico?: América Latina y el Caribe, los cambios regionales y los desafíos globales*. CRIES.
- Spykman, N. (1942). *America's strategy in world politics*. Harcourt Brace and Co.
- Spykman, N. (1944). *The geography of the peace*. Harcourt Brace and Co.
- Starosielski, N. (2015). *The undersea network*. Duke University Press.
- Stavridis, J. (2017). *Sea power: The history and geopolitics of the world's oceans*. Penguin Press.
- Uribe Cáceres, S. (Ed.). (2016). *Estrategia marítima, evolución y prospectiva*. Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". <https://tinyurl.com/ynxnkfsx>
- Uribe, D. (1991). *Mares de Colombia*. Universidad Jorge Tadeo Lozano.