



Revista
Ensayos sobre Estrategia Marítima

Volumen 7, número 17, enero-junio 2023

Bogotá, D.C, Colombia

ISSN: 2500-4735 • eISSN: 2981-3026

Página web: <https://esdegrevistas.edu.co/index.php/rema>



Desarrollo, explotación y protección de los intereses marítimos de Colombia

Development, exploitation and protection of the maritime interests of Colombia

Katherinne Vallejos Villarreal 

CITACIÓN APA:

Vallejos Villarreal, K. (2023). Desarrollo, explotación y protección de los intereses marítimos de Colombia. *Ensayos sobre Estrategia Marítima*, 7(17), 69-88.

<https://doi.org/10.25062/2500-4735.4736>



Publicado en línea: **Junio 30 de 2023**



[Enviar un artículo a la Revista](#)



Los artículos publicados por la *Revista Ensayos sobre Estrategia Marítima* son de acceso abierto bajo una licencia *Creative Commons: Atribución - No Comercial - Sin Derivados*.
[Atribución - No Comercial - Sin Derivados](#).

Desarrollo, explotación y protección de los intereses marítimos de Colombia

Development, exploitation and protection of the maritime interests of Colombia

DOI: <https://doi.org/10.25062/2500-4735.4736>

Katherinne Vallejos Villarreal 

Universidad Externado de Colombia, Bogotá D. C., Colombia

Resumen

El artículo analiza la visión y gestión marítima en Colombia y su alto costo de oportunidad en el tiempo, pese a sus ingentes recursos naturales y los extensos litorales. Casos de pérdida territorial marítimo, como la separación de Panamá en 1903, la pérdida del archipiélago de Los Monjes y la reducción del mar en San Andrés por fallos judiciales evidencia la falta de visión marítima y voluntad estratégica, siendo importante desarrollar estrategias que permita aprovechar el potencial económico y marítimo del país a través de los Intereses Marítimos Colombianos (IMC) propuestos por la Comisión Colombiana del Océano. Se enfatiza la necesidad de mantener un equilibrio entre el desarrollo económico y la sostenibilidad; mientras se aborda decididamente cada una de las seis áreas temáticas y se profundiza en cada uno de los IMC de manera integral e interdependiente como una recomendación para el logro en el crecimiento y desarrollo país.

Palabras Clave: Intereses marítimos; estrategias; potencial económico; recursos naturales; visión marítima.

The article analyzes the maritime vision and management in Colombia and its high opportunity cost over time, despite its vast natural resources and extensive coastlines. Cases of maritime territorial loss, such as the separation of Panama in 1903, the loss of the Los Monjes archipelago and the reduction of the sea in San Andrés due to judicial rulings, evidence the lack of maritime vision and strategic will, being important to develop strategies that allow taking advantage of the economic and maritime potential of the country through the Colombian Maritime Interests (IMC) proposed by the Colombian Ocean Commission. The need to maintain a balance between economic development and sustainability is emphasized; while each of the six thematic areas is decisively addressed and each of the BMIs is deepened in an integral and interdependent manner as a recommendation for the achievement of the growth and development of the country.

Key words: Maritime interests; strategies; economic potential; natural resources; maritime vision.

Abstract



Artículo de reflexión

Recibido: 08 de mayo 2023 • Aceptado: 15 de junio 2023

Contacto: Katherinne Vallejos Villarreal  katherinne.vallejos@est.uexternado.edu.co

Introducción

En el curso de la evolución, la civilización humana se desarrolló en gran parte gracias al agua (Guerra, 2022). Antes de que los avances tecnológicos en comunicación y transporte acercaran al mundo, incluso los grandes imperios utilizaban los mares y los grandes ríos. Existe una diferencia documentada entre los Estados que utilizaron el mar como factor estratégico para mantener el poder estatal y los que construyeron su fortaleza en tierra; lo que dio lugar al término de *talasocracia*, refiriéndose a los gobiernos que forjaron su poder como grandes potencias marítimas (Uribe et al, 2016).

Un vistazo a los grandes estados talasocráticos de la historia, sugiere que el control de los mares fue un factor estratégico clave en el desarrollo y el poder de los mayores imperios que han existido sobre la Tierra. Desde los antiguos imperios ateniense y romano, hasta el poder ejercido por la Gran Bretaña gracias a la supremacía marítima. Hoy en día, el mar es sigue siendo de gran importancia para el desarrollo de las naciones en la escena internacional (Uribe et al, 2016).

Si el Atlántico fue el océano del siglo XX, hoy el Pacífico nos acerca al centro de la prosperidad mundial en el sudeste asiático, liderado por China. De otro lado; para muchos países ser bioceánicos es un privilegio, actualmente sólo 21 países del mundo tienen esta ventaja comparativa natural, y Colombia es uno de ellos; pero, infortunadamente de tiempo atrás a dado la espalda ignorantemente a sus mares (Guerra, 2022).

El período de tiempo comprendido entre el 2021 hasta el 2030, ha sido declarado por la Asamblea General de las Naciones Unidas como el Decenio de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible; de igual forma, la Organización para la Cooperación Económica y Desarrollo (OCDE) manifiesta en su informe *La economía oceánica en 2030*, que todas las actividades realizadas con relación al océano se encuentran creciendo exponencialmente; no obstante, el desafío al que la humanidad se enfrenta es el de encontrar un equilibrio entre la necesidad de incrementar la productividad económica y la demanda por una mayor protección de los recursos marinos (Ramírez et al., 2021).

Lo anterior descripción es una invitación a percibir al mar como una gran oportunidad dentro del marco del desarrollo de las Naciones y en consecuencia Colombia ha de iniciar con el fortalecimiento de una conciencia marítima materializada en sus intereses marítimos, "(...) las oportunidades, necesidades y beneficios en torno al territorio marítimo y su zona costera, que permiten generar desarrollo a partir de la implementación de políticas estatales de preservación, conservación, administración y utilización sostenible" (Ramírez et al., 2021).

Tesis propuesta

Colombia tiene el privilegio de contar con dos océanos como fuente potencial de progreso y si bien a lo largo de su historia de cierta forma los ha abandonado; hoy el país

reconoce su importancia y establece unos intereses marítimos como ejes del desarrollo en favor de posicionarse como una potencia bioceánica sostenible.

Metodología

El presente análisis de reflexión se basó en un enfoque metodológico cualitativo para abordar los intereses marítimos colombianos (IMC) y su importancia en el desarrollo sostenible y el posicionamiento de Colombia como potencia bioceánica. Esta metodología permitió explorar y comprender las percepciones, experiencias y significados con relación dichos IMC. Se utilizaron técnicas de recolección de datos cualitativos, como análisis de documentos y fuentes de información existentes, normas, políticas, resultados de investigaciones etc., permitiendo validar los datos recopilados mediante técnica de análisis de contenido y análisis temático para identificar patrones, categorías y temas emergentes. Los resultados obtenidos se interpretaron en relación con la tesis propuesta, destacando los desafíos a enfrentar y las oportunidades para el desarrollo de una estrategia de posicionamiento marítimo sostenible.

Un país con recursos, pero sin visión

Colombia, con los Andes más septentrionales de América, situada en el noroeste de Sudamérica, con zonas de la cuenca alta del Orinoco y del Amazonas, y aguas del mar Caribe y el océano Pacífico; ha estado de espaldas a estos valiosos espacios que la confinan. Incluso, a pesar de contar con las grandes hidrovías de las dos cuencas previamente mencionadas y un territorio marítimo del 45% del total del territorio nacional, Colombia no ha podido proyectar una visión marítima, lo cual se ha manifestado en la pérdida de grandes extensiones territoriales, como el istmo de Panamá; el archipiélago de Los Monjes (Duque, 2019) y el mar en San Andrés, este último dispuesto en 2012 por un controversial fallo de la Corte Internacional de Justicia (CIJ)¹.

Se hace referencia al despojo territorial de Panamá en 1903 por el entonces Presidente de Estados Unidos, Theodore Roosevelt, quien decidió tomar posesión del istmo después de que el Senado colombiano rechazara el tratado Herrán-Hay (1903) que cedía la zona del canal a Estados Unidos² (Duque, 2019); no obstante, Fernando Hinestroza, jurista y escritor colombiano, comenta al respecto que Panamá no les fue

1 El fallo de la Corte Internacional de Justicia de La Haya dictado el 19 de noviembre de 2012, permitió extender el espacio marítimo de Nicaragua a su vez que ratificó la soberanía de Colombia sobre todas las islas y cayos del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, desconociendo la doctrina del *Uti Possidetis Juris*, el Tratado Esguerra-Bárcenas y rompiendo tratados en la relación fronteriza marítima con otras Naciones; por tanto, para Colombia es inaplicable constitucionalmente aunque ha acatado el fallo.

2 El pensador, historiador y geopolítico estadounidense Almirante Alfred Mahan ideólogo del *Poder naval* advertía desde 1890 de la necesidad de controlar Panamá para dominar el Caribe y permitir que fluyera la comunicación marítima del Pacífico al Atlántico y en contrario (Martínez Martínez, 2014, p.441)

arrebatada a los colombianos, sino que se perdió por el abandono del país, la regeneración del centralismo autoritario. Lo anterior ya que, a lo largo del siglo XIX, Panamá intentó cinco veces convertirse en un Estado independiente porque no soportaba el trato que recibía y fue el federalismo que evitó temporalmente este riesgo. Sin embargo, la organización autoritaria establecida en 1886 y el desprecio por las necesidades y aspiraciones del istmo condujeron al enfrentamiento (Hinestrosa, 2003).

La pérdida del archipiélago de Los Monjes puso en evidencia la debilidad y el desinterés de la política exterior colombiana y su gobierno, que histórica y reiteradamente ha conducido a la pérdida de territorios. Venezuela siempre ha reclamado el dominio y soberanía sobre estas islas, que se encuentran a sólo siete millas náuticas de las aguas territoriales colombianas, y aunque el título real prueba la legítima propiedad de Colombia sobre las islas, en realidad el Estado colombiano y su gobierno nunca ha mostrado un interés real en ejercer soberanía sobre esta parte del territorio nacional. La disputa por la propiedad de estas islas terminó con una injustificada y comprometedora publicación de la Cancillería colombiana, en la que el entonces ministro de Relaciones Exteriores, Uribe Holguín, decidió, en un solemne acto de amistad, reconocer y no oponerse a la soberanía absoluta de Venezuela sobre este grupo de islas (Ocampo, 2014).

Finalmente, con respecto al último caso en mención, Colombia también en 2012 en razón al fallo dictaminado por la CIJ, documento que evidencia una ingente pérdida del espacio marítimo del archipiélago de San Andrés; generando de esta forma, enclaves en el territorio colombiano (Duque, 2019). Cabe resaltar que Colombia no ha visibilizado la pérdida de su territorio marítimo en cuanto que, la carta magna estipula que, toda modificación fronteriza del país se ha de realizar mediante tratados internacionales debidamente ratificados, lo cual no se ha llevado a cabo.

Los casos expuestos, demuestran que la gestión por los océanos colombianos ha carecido no solo de previsión política y jurídica, sino de falta de voluntad político-estratégica y especialmente de conciencia marítima nacional, donde la Armada de Colombia ha procurado fortalecer estas carencias. Como territorio, el mar ha de ser considerado volumétrico a diferencia de la gestión en tierra, en el océano se tienen en cuenta tres dimensiones que necesitan ser gestionados por razones económicas o ambientales: el fondo marino, columna de agua y superficie (Ramírez et al, 2019). Bajo este entendimiento, Colombia ha intentado llenar estos vacíos, y más recientemente como resultado académico e institucional ha incorporado los intereses marítimos como elementos subsidiarios de los intereses nacionales buscando posicionar al país como una potencia bioceánica³.

3 El CONPES 3990 del 31 de marzo de 2020 "Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030" da respuesta al establecer una verdadera política pública para impulsar el desarrollo sostenible de los océanos.

Estrategia marítima

Colombia, país con una extensa línea costera en el Mar Caribe y el Océano Pacífico, que según Claudia Ceballos (2004), al citar al Invemar⁴, tiene respectivamente cerca de 1.642 km y 2.188 km; ha experimentado históricamente una relación ambivalente en sus espacios costeros espacios marítimos, por un lado, el mar ha sido y será una fuente de riqueza y recursos naturales para el país; pero, por otro lado, ha habido una tendencia a marginar y subutilizar estas valiosas áreas marítimas.

De esta forma, los intereses marítimos han presentado una perspectiva de desarrollo a lo largo de la historia del país, especialmente para Colombia, país privilegiado por su posición geográfica y de acceso al mar. Lo anterior permite identificar las acciones necesarias del sector gubernamental para el desarrollo del país en estas áreas. (Ramírez et al., 2021).

La Comisión Colombiana del Océano (CCO) ha elaborado el documento Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC), que se ha constituido el primer esfuerzo gubernamental para desarrollar una política sobre la cultura del mar colombiano y como referente, impulsó al planteamiento de los Intereses Marítimos Colombianos (IMC), que se consideran elementos esenciales para crear y promover una conciencia marítima colectiva en un país (Ramírez et al., 2021).

En el caso de Colombia, las condiciones bio-marinas del país y su ubicación geoestratégica ofrecen una oportunidad única para el desarrollo. Colombia tiene aproximadamente una extensión que abarca los 2.070.408 km², de los cuales el 55,15% corresponde a tierras continentales, insulares y tierras emergidas; de igual forma, el 44,85% de la extensión mencionada, es oceánica, siendo 339.100 km² en el Pacífico y 589.560 km² en el Caribe (Dimar, 2019, como se citó en Ramírez et al., 2021).

La zona costera de Colombia incorpora 12 de los 32 departamentos del país, de los cuales, 4 son bañados por el Pacífico y 8 por el Caribe. Además, el país cuenta con alrededor de 100 islas, 42 bahías, 17 cayos, 5 golfos, zonas de manglares y de arrecifes coralinos (CCO, 2017, como se citó en Ramírez – Pedroza et al., 2021); de igual forma, Colombia posee 3 reservas de la biosfera, 35 áreas marinas protegidas, 9 zonas portuarias y un área marina especialmente sensible (CONPES 3990, 2020, como se citó en Ramírez et al., 2021).

Lo anterior en comento, permite resaltar el valor estratégico, ambiental, histórico y sociocultural de Colombia como país bioceánico, dando lugar a la creación de los IMC en 6 áreas temáticas, agrupando los intereses según su alcance y naturaleza, tal y como lo

4 Invemar corresponde al Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras José Benito Vives de Andrés, corresponde a una entidad sin ánimo de lucro para investigación marina y costera de Colombia, está vinculada al Ministerio de Medio Ambiente mediante la Ley 99, 1993.

ha contemplado la CCO. Se reitera que la CCO, es una entidad gubernamental creada con el objetivo de promover y coordinar la gestión de forma integral y sostenible con relación a los recursos marinos y costeros del país. Ahora bien, las áreas temáticas mencionadas abarcan, 1) Nación, género y colectivo marítimo, 2) Integridad, defensa y protección de los espacios marítimos jurisdiccionales, 3) Desarrollo económico, 4) Fortalecimiento de la gobernanza marino-costera, 5) Uso sostenible de la biodiversidad marina y 6) Cultura y educación marítima. Todas las secciones cubren en total 18 IMC que se explicarán a continuación.

Cuadro 1. Intereses Marítimos colombianos por Áreas temáticas

Nación, género y colectivo marítimo	Integridad, defensa y protección de los espacios marítimos jurisdiccionales	Desarrollo económico	Fortalecimiento de la gobernanza marino costera y oceánica	Uso sostenible de la biodiversidad marina	Cultura y educación marítima
Talento Humano y Comunidad Marítima.	Soberanía e Integridad del Territorio Marítimo Nacional. Infraestructura para el Aseguramiento, la Integridad, el Orden Marítimo y el Estado de Derecho en el Mar. Seguridad Integral Marítima y Fluvial (SIMF)	Transporte y Comercio Marítimo. Turismo Marítimo y Recreación. Industria Naval y Marítima. Minería Marina Submarina. Pesca y Acuicultura. Conectividad por el Mar. Salud Pública y Bioseguridad Marina	Ordenamiento Marino-Costero. Gobernanza Oceánica.	Recursos Ambientales Marino-Costeros.	Cultura Marítima. Educación Marítima. Investigación Científica, Tecnológica y de Innovación. Patrimonio Cultural Sumergido

Fuente: Elaboración propia a partir de (CCO. 2021)

Intereses Marítimos Colombianos

Nación, género y colectivo marítimo

Talento Humano y Comunidad Marítima

Según la CCO se define como el colectivo diversificado de personas físicas o jurídicas dependientes de los medios marinos, puertos, construcción naval, transporte y comercio marítimo; incluidos los servicios relacionados con la exploración, la explotación y la investigación científica marina. (CCO, 2021).

De este interés se desprenden dos aspectos importantes, por un lado, el talento humano y por el otro la comunidad marítima. El primero, hace referencia a las competencias

que se necesitan para realizar las actividades marítimas, tales como la pesca, navegación, la acuicultura, la investigación científica y la gestión costera. Por su parte, la comunidad marítima, así como se mencionó anteriormente, incluye a las personas y organizaciones que trabajan en el sector marítimo y que se ocupan de la gestión y el uso sostenible de los recursos marinos. Esto es pescadores, acuicultores, científicos, investigadores, administradores portuarios, empresas de transporte marítimo, entre otros actores.

Integridad, defensa y protección de los espacios marítimos jurisdiccionales

Soberanía e integridad del Territorio Marítimo Nacional

Es la forma en que el Estado ejerce autoridad absoluta y permanente sobre el territorio marítimo de Colombia (CCO, 2021). Este concepto es relevante debido a los crecientes desafíos en materia de seguridad y defensa marítima, como el narcotráfico, la pesca ilegal, contaminación y piratería.

Un caso que evidencia la importancia del tema es la falta de delimitación fronteriza marítima entre Colombia y Venezuela, lo que incluso llevó a estar al límite de un problema interestatal, conocido como *la crisis de la corbeta Caldas*, que fue un conflicto diplomático en 1987 en el que la corbeta ARC Caldas de la Armada colombiana ingresó a aguas propias, pero en disputa en el Golfo de Venezuela, llegando a una inminente confrontación naval entre los dos países. El conflicto se resolvió después de varios días de tensión y mediación internacional, con un acuerdo tácito en que Colombia retiró su poder naval de dichas aguas. (Uribe, 2017).

Cabe reiterar la situación limítrofe entre Colombia y Nicaragua y en específico el "(...) Caso sobre la cuestión de la delimitación de la plataforma continental entre Nicaragua y Colombia más allá de las 200 millas náuticas de la costa nicaragüense, negocio que aún está en proceso en la CIJ y en el peor de los casos (...) puede implicar una pérdida de plataforma continental colombiana en su mar Caribe", según concluye el profesor Juan Carlos Portilla (2023, párr.21)

Infraestructura para el Aseguramiento, la Integridad, el Orden Marítimo y el Estado de Derecho en el Mar

Se entiende por los "(...) medios que posee un Estado para asegurar el control del mar, su soberanía e integridad y así, permitir el acceso a sus recursos y oportunidades" (CCO, 2021). Esta definición abarca un conjunto de elementos, procesos, políticas y normas que tienen en la mira, garantizar la protección, seguridad y gestión sustentable de los bienes marinos y costeros, así como el cumplimiento en el ámbito marítimo de los lineamientos del derecho internacional.

De igual forma, este interés toma una gran importancia debido a que Colombia, es un país que cuenta con una extensa línea costera de 3.531 km (CCO, s.f), una gran riqueza

en recursos marinos y una ubicación estratégica y bioceánica inmejorable. Además, Colombia ha firmado varios convenios internacionales sobre derecho del mar y gestión sostenible de los recursos marinos, y es responsable de la seguridad y protección de sus aguas territoriales, zona económica exclusiva y plataforma continental. Ver tabla 1.

Tabla 1. Convenio internacionales suscritos por Colombia relacionados con las áreas marinas y costeras

EVENTO	LUGAR	AÑO
Conferencia sobre el medio ambiente y el hombre	Estocolmo, Suecia	1972
Convención internacional para la prevención de la contaminación por buques (MARPOL).	Londres, Inglaterra	1973
Convenio para la protección del medio marino y la zona costera del pacífico sudeste.	Cali, Colombia	1981
Acuerdo sobre la cooperación regional para el combate contra la contaminación del Pacífico sudeste por hidrocarburos y otras sustancias nocivas	Lima, Perú	1981
Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar. Firmado pero no ratificado.	Montego Bay, Jamaica	1982
Convenio para la protección y el desarrollo del medio marino en la región del Gran Caribe.	Cartagena, Colombia	1983
Protocolo para la conservación del Pacífico sudeste marino en la región del Gran Caribe.	Quito, Ecuador	1985
Protocolo para la conservación y administración de las áreas marinas y costeras protegidas del Pacífico sudeste.	Paipa, Colombia	1989
Protocolo relativo a las áreas de flora y fauna silvestres especialmente protegidas del convenio para la protección y el desarrollo del medio marino de la región del Gran Caribe.	Kingston, Jamaica	1990

Fuente: Vergara. (2019)

Seguridad Integral Marítima y Fluvial

Es una gestión que se realiza de forma unificada, con coordinación y de manera interinstitucional que combina esfuerzos y capacidades, con la participación de los usuarios, para lograr la prevención, protección y la respuesta ante los riesgos que amenazan la seguridad de las personas, bienes, activos y medio ambiente en las zonas marinas y fluviales. Estas acciones contribuyen al desarrollo integral del país y se ajustan a los estándares internacionales adoptados por Colombia. El SIMF tiene tres componentes: seguridad marítima y fluvial, protección marítima y fluvial, y protección ambiental marítima y fluvial. (Armada de Colombia, 2020-2023, como se citó en CCO, 2021).

Desarrollo económico

Transporte y Comercio Marítimo

"(...) Utilización del mar para el transporte seguro de mercancías, sustancias y/o elementos a través de buques versátiles, infraestructura portuaria eficiente, localizada y segura" (CCO, 2021). Este interés es relevante para un país que posee una especial condición geográfica, con 9 zonas portuarias, de las cuales, 7 se sitúan en la Costa Caribe y dos en el Pacífico. Además, gran parte de las exportaciones a Colombia que se realizan ocurren por medio de estos puertos y es gracias a las exportaciones petrolíferas, que no solo Colombia se ha posicionado como una de las economías con más dinamismo en América Latina, sino que también permitió un rápido despegue comercial junto con el repunte del transporte marítimo colombiano (iContainers, s.f.).

A pesar de evidenciar la importancia del comercio y transporte marítimo para el desarrollo del país, Colombia carece de marina mercante, y sus puertos otrora han sido públicos que, desde una perspectiva propia se ignoró las tendencias del resto del mundo para ser competitivos (Sánchez, 2009). Sin embargo, el progresivo manejo del sector privado por 30 años ha llevado a que en 2023 la situación portuaria mejorara. El Grupo Puerto de Cartagena logró alcanzar el puesto quinto dentro del ranking mundial CPPI (Índice de Desempeño de los Puertos de Contenedores) evaluado por parte del Banco Mundial y la Unida de Inteligencia de Mercados de Standard & Poors Global entre 348 puertos de contenedores, permitiendo convertir al país colombiano en una plataforma de logística competitiva en el comercio exterior (Rodríguez, 2023)

Turismo Marítimo y Recreación

"(...) Todas las actividades de los visitantes, incluidos los turistas y los excursionistas o visitantes del día, durante una estadía inferior a 12 meses, que se ejecutan en el mar y en las zonas costeras" (CCO, 2021); es un factor clave para Colombia, en cuanto el turismo es clave económicamente a nivel global, generador de progreso socioeconómico por ser fuente y multiplicador de ingresos. Se ha convertido en uno de los principales generadores de empleo, ingresos en moneda extranjera y estímulos para la inversión, promoviendo el crecimiento y los beneficios en diversos sectores como la construcción, el comercio, la agricultura y las telecomunicaciones (CCO, s.f). El turismo en Colombia aumentó a 196.000 la ocupación para abril del 2023 según MinCIT (2023); aunque, el turismo de sol y playa cobra mayor significancia al impactar las regiones litorales que en gran parte dependen de este sector.

La situación puntual del Turismo en 2023 contrasta con la acción requerida por la Asociación Colombiana de Agencias de viajes y turismo ANATO, quien advertía del reto postpandemia y en medio de una convulsa situación inflacionaria para extender los beneficios tributarios y de la política del transporte (ANATO, 2023). Por lo anterior, Colombia

ha debido prepararse y enfrentarse a los retos en este ámbito, como fue la crisis turística que presentó San Andrés y de las aerolíneas, reportando pérdidas por 75 mil millones y disminución de más de 70% en llegada de turistas (Álvarez, 2023).

Industria Naval y Marítima

"(...) Elaboración de bienes de larga duración que integran el equipamiento de las múltiples actividades que constituyen los denominados intereses marítimos (transporte de distintos tipos de carga y pasajeros, pesca, explotación o perforación del lecho marino, defensa y seguridad, buques y embarcaciones)" (Guzmán, 2008, como se citó en CCO, 2021).

Este interés permite la coordinación entre diversas entidades públicas como privadas, como es el caso de la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial (Cotecmar) que nació en 2000 con iniciativa de la Armada de Colombia, como una estrategia para fortalecer la industria naval colombiana, trabajando con el sector de la investigación de ciencia y tecnología para apoyar el progreso de la industria marítima de Colombia. De esta forma se promueve el desarrollo sostenible colombiano para abarcar diversos ámbitos tales como económicos, sociales, la seguridad nacional, la defensa y la cooperación internacional (Minciencias, s.f). Este progreso puede proporcionar beneficios significativos para la economía del país y para la conservación y protección de sus activos marinos y costeros.

El impulso de la Industria constructora es un aliado estratégico de las políticas sociales del gobierno donde se plantea en Cotecmar la elaboración de embarcaciones de transporte fluvial y así retomar el proyecto del Servicio Naviero SENAC, cuya inversión sería de 120 millones de dólares (Erich Saumeth, 2022)

Minería Marina y Submarina

"(...) Son las actividades de prospección, exploración, explotación y transformación de minerales que están presentes en las aguas, el lecho y el subsuelo del mar, estén o no bajo la jurisdicción de un Estado" (González Gorroño, 2017, como se citó en CCO, 2021). Corresponde a un campo con gran potencial para generar significativos beneficios económicos y, por tanto, mejorar la calidad de vida de las comunidades costeras, empero se requiere de la voluntad política y la seguridad inversionista para emprender reales proyectos de explotación energética especialmente *offshore*. Es fundamental la realización de este IMC de manera responsable y sostenible para evitar impactos negativos al medio ambiente y las comunidades.

Actualmente, existe un renovado interés por estos recursos en razón a varios cambios geopolíticos y el crecimiento de la demanda en el sector de las energías renovables no convencionales. Lamentablemente, aún hay gran desconocimiento sobre los ecosistemas de los fondos marinos y los impactos reales de este tipo de minería. Algunos

científicos creen que la recuperación del hábitat llevará décadas o incluso siglos y, en algunos casos, debido a que ciertos entornos son únicos, el daño puede ser irreversible (Palmer, 2021)

Pesca y acuicultura

"(...) Actividad que conduce a la captura de peces. Puede implicar la captura de peces salvajes o la cría de peces a través de la acuicultura" (FAO, 2019, como se citó en CCO, 2021). Este interés toma relevancia en razón a que Colombia ha dado prioridad a la agricultura y la ganadería, descuidando la enorme riqueza y potencial de la pesca, que contribuye de forma importante a la economía del país y proporciona medios de vida a cientos de comunidades vulnerables en todo el país (Pena, 2021).

Por lo anterior, se deben buscar estrategias con el fin de recolectar información biológico-pesquera del país, como litorales marinos y cuencas hidrográficas; y lograr una gobernanza eficaz y coordinación interinstitucional en materia de la pesca para la utilización óptima de sus recursos a largo plazo. Esto se realiza al tiempo que se encabezan los diferentes esfuerzos de las instituciones miembros con el objetivo de establecer métodos de colaboración y coordinación entre ellas, a fin de prevenir, desalentar y erradicar las actividades pesqueras ilícitas y la pesca ilegal (CCO, 2014).

El 2022 fue el Año Internacional de la Pesca y la Acuicultura Artesanales (AIPAA) en el que según la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) en Colombia, destaca la importancia de estos sectores en los sistemas alimentarios, medios de vida, medio ambiente y cultura. Los pescadores y acuicultores en pequeña escala pueden generar cambios transformadores en la producción y distribución de productos pesqueros; por ello, el AIPAA busca concientizar sobre su relevancia mediante el fortalecimiento de la relación entre ciencia y políticas, y la mejora de la protección social de los pequeños pescadores y acuicultores. Esto, por medio también de la unión de instituciones como la FAO, AUNAP e INVEMAR que buscan fortalecer las políticas y programas en favor de las comunidades (FAO, 2022).

Conectividad por el Mar

"(...) El uso del mar como medio para la disposición tuberías, cables, fibra óptica y otros elementos con capacidad de establecer una conexión, una comunicación o un vínculo" (CCO, 2021). Estos medios abarcarían temas eléctricos como de comunicación. El internet es un servicio que ha ocupado en nuestra vida un lugar privilegiado, es una herramienta relevante en el trabajo, estudio, en las comunicaciones y demás servicios que hoy en día se necesitan y se hacen uso.

A pesar de no ser visibles, los cables submarinos desempeñan un papel fundamental en el flujo de información y el progreso tecnológico; incluso, responsables de transportar cerca del 90% del tráfico de internet, actuando como autopistas digitales. Según

TeleGeography, se estima que, a principios del 2023, había 552 cables submarinos de fibra óptica registrados en todo el mundo, incluyendo los activos y los planificados, con una longitud total de casi 1,4 millones de kilómetros (Lorduy, 2023).

Colombia cuenta con 9 puntos de aterrizaje de cables submarinos en lugares como Cartagena, Santa Marta, Buenaventura, Barranquilla, Puerto Colombia, Tolú, San Andrés, Puerto Colombia, Parque Isla Salamanca y Riohacha, según el mapa interactivo de TeleGeography. El país cuenta con 10 cables que permiten la entrada de conexión y se proyectan dos cables adicionales para 2025. Se espera que el sector de cables submarinos a nivel mundial experimente una inversión de al menos US\$10 mil millones entre 2022 y 2024, impulsada principalmente por la creciente demanda de proveedores de servicios en la nube y empresas de contenido en *streaming*, según Alejandro Arroyave, gerente de negocio en Cirion (Lorduy, 2023).

Salud Pública y Bioseguridad Marina

Según la CCO (2021), este interés marítimo hace referencia a los incidentes relacionados con los riesgos para la salud pública derivados de diversos peligros medioambientales, patológicos, biológicos, patógenos o químicos, así como deficiencias en los protocolos de higiene y saneamiento en buques e instalaciones portuarias. Estos riesgos abarcan aspectos como el agua de lastre, los pasajeros, los equipajes, la carga, los contenedores, los medios de transporte, los vertidos, las mercancías peligrosas, los paquetes postales, entre otros.

Durante la pandemia, se hizo evidente la falta de instrumentos internacionales operativos, lo cual generó un mayor enfoque en organizaciones internacionales como la OMS. Por tanto, los gobiernos están trabajando en conjunto para actualizar instrumentos como el Reglamento Sanitario Internacional (RSI) del 2005, el cual establece directrices para que los países se preparen y respondan a brotes y otros riesgos graves para la salud pública, además de establecer obligaciones relacionadas para todos los actores involucrados. La actualización del RSI permite anticipar brotes pandémicos y evitar que se conviertan en emergencias de salud pública de importancia internacional. Esto busca fortalecer la capacidad colectiva en este ámbito y brindar una mejor protección a todas las personas (OMS, 2023).

Fortalecimiento de la gobernanza marino-costera y oceánica

Ordenamiento Marino-Costero

"(...) Políticas de Estado relacionadas con el control, uso y administración de las áreas marinas y costeras de la República de Colombia" (CCO, 2021).

Actualmente, solo el 8% de los océanos está protegido, lo que representa una mínima cantidad considerando su importancia para la reducción de la presión pesquera,

contaminación y la resistencia al cambio climático. El mar está invadido de plástico y se han formado islas de desechos en los giros oceánicos. Para abordar esta problemática, el tratado de alta mar acordado en el marco de la ONU en marzo de 2023 es un hito importante; orientado a proteger el 30% de los océanos del mundo y destinar más recursos a la conservación marina y regular el acceso a los recursos genéticos marinos, en línea con los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y el Marco Global de Biodiversidad de Kunming-Montreal. Esto aseguraría la sostenibilidad a largo plazo, el suministro de recursos y la preservación de la biodiversidad marina, abordando los desafíos globales en materia de alimentación, energía y salud (ONU, 2023).

Lo anterior, refleja la importancia y el impacto del tratado internacional respecto al ordenamiento marino y costero. Colombia, al igual que otros países litorales, están expuestos a los mismos problemas globales de contaminación y sobreexplotación de recursos que afectan al mar. La presencia de plásticos, la degradación de arrecifes y manglares, y la acumulación de desechos marinos también se observan en las costas colombianas; de hecho, el país ha tenido un avance importante en la adopción de medidas de protección y conservación de espacios marítimos protegidos, al cumplir las metas y compromisos de la Agenda 2030 a partir de 2020.

Gobernanza Oceánica

"(...) La gobernanza internacional de los océanos consiste en gestionar y utilizar los océanos del mundo y sus recursos, manteniendo al mismo tiempo unos océanos sanos, productivos, seguros, protegidos y resilientes" (Comisión Europea, 2016, como se citó en CCO, 2021).

La seguridad alimentaria de grandes poblaciones se ve amenazada debido a la explotación excesiva de la pesca, de acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO). Según se citó en CCO (2016), aproximadamente dos tercios de los recursos de alta mar se encuentran sobreexplotados o agotados (FAO, 2009).

Por otro lado, la contaminación ambiental, derivada de más de 2133 derrames petroleros ocurridos en Colombia desde 2015 hasta junio de 2022, según Tarazona (2022), junto con los recurrentes ataques de piratería y las bioinvasiones constantes que destruyen numerosos ecosistemas y especies endémicas, llegando incluso a afectar la salud de las poblaciones costeras, son algunas de las situaciones complicadas a las que se debe enfrentar la llamada gobernanza de los océanos (CCO, 2016).

Uso sostenible de la biodiversidad marina

Recursos Ambientales Marino-Costeros

Uno de los principales intereses de la Comisión Colombiana del Océano es la conservación de la biodiversidad marino y costero del país (CCO, 2017), entendida esta como

“los organismos vivos que conforman los ecosistemas marino-costeros y los complejos ecológicos de los que forman parte” (CCO, 2021).

Colombia posee gran variedad de ecosistemas marinos, como arrecifes de coral, manglares, estuarios y humedales costeros, que contienen un gran número de especies. Para proteger estos ecosistemas, la CCO trabaja en la implementación de estrategias de conservación y restauración de hábitats marinos, así como en términos de promoción de prácticas pesqueras sostenibles, como la regulación de actividades humanas en zonas sensibles (CCO, 2017).

Cultura y educación marítima

Cuando hablamos de identidad nacional en relación con el mar, nos basamos en la definición del teórico Mohammed Affaya (1998), quien afirma que la identidad es la totalidad de modos de actuar, sentir y pensar en una triple relación entre el hombre, la naturaleza y el absoluto, es decir, “la totalidad de modos de actuar, pensar y sentir que estructuran la actividad humana en esta triple relación: las dimensiones natural, social y trascendental” (CCO, 2014).

Cultura Marítima

La reiterada expresión “ausencia de conciencia marítima” en Colombia, ha marcado la gestión marítima que ha tenido el Estado y lo ha posicionado como un país a espaldas del mar. Frente a esa inconsciencia, tanto geográfica como cultural en los lineamientos, recurre en general a la formación del capital humano, a la educación y divulgación institucional; tres elementos que conforman la cultura marítima (CCO, 2014). Término definido como el elemento constitutivo de la identidad nacional en relación con el mar y las costas que se expresan en la comprensión, el aprecio y el uso del medio marino, tanto en beneficio del individuo como de la nación y la comunidad internacional. (CCO, 2021).

Educación Marítima

Según el PNOEC, es crucial que la educación marítima permita a las personas comprender el mar y las zonas costeras no solo en términos de realidades geográficas, sino también en términos de realidades históricas y culturales (CCO, 2014). Por lo tanto, la educación marítima se considera un interés marítimo, entendido como una actividad educativa que busca interiorizar el conocimiento marítimo a través de diferentes enfoques, escuelas de pensamiento, grupos de edad, sectores, etc.” (CCO, 2021).

Es imprescindible destacar el papel de la educación marítima como un elemento clave para impulsar el cambio y desarrollo, y lograr la materialización de otros intereses relacionados con el ámbito marítimo en el futuro. Además, la educación marítima

contribuirá a fortalecer institucionalmente áreas de poder como la economía, política, militar y ambiental, y también será un factor fundamental para consolidar una visión holística del desarrollo marítimo, con el objetivo a largo plazo de convertir al país en una potencia marítima de nivel medio (SENALMAR & COLACMAR, 2015).

Investigación Científica, Tecnológica y de Innovación

La Declaración sobre la Ciencia y el Uso del Conocimiento Científico (UNESCO, 1999b) enfatiza la importancia de un debate democrático informado y enérgico sobre la generación y utilización del conocimiento científico, a pesar de los avances sin precedentes que se esperan en la ciencia. Por lo tanto, es necesario fortalecer el papel de la ciencia, la tecnología y la innovación para lograr un mundo más equitativo, próspero y sostenible. Esto requiere un compromiso a largo plazo por parte de todas las partes interesadas, tanto públicas como privadas, a través de una mayor inversión, que incluya una revisión adecuada de prioridades y la transparencia de dicho conocimiento (Artigas & Escobar 2001).

Este énfasis resalta la relevancia de un interés que se comprende como todas las actividades sistemáticas y creativas destinadas a ampliar el cuerpo de conocimientos científicos y su aplicación (UNESCO, 2984, citado en CCO, 2021). En cuanto a la innovación, se refiere a la combinación de medidas científicas, tecnológicas, organizativas, financieras y comerciales, incluyendo inversiones en nuevos conocimientos, que conducen a la introducción de productos y procesos nuevos o mejorados (Manual de Frascati, OECD 2002, como se citó en CCO, 2021).

Patrimonio Cultural Sumergido (PCS)

Colombia tardó doscientos años en acercarse a la legislación sobre el agua, lo que llevó a la marginación y vulnerabilidad de la población colombiana. Es por ello por lo que el reconocimiento actual del mar como espacio cultural es sin duda un salto cualitativo, y dado el patrimonio cultural que existe en los espacios acuáticos, era y es necesario tomar medidas jurídicas y científicas para cumplir con la aspiración histórica de restituir el PCS al servicio de la humanidad. Esto mientras se trabaja y se gestiona en contra las exploraciones clandestinas de los “cazadores de tesoros” (Instituto Colombiano de Antropología e Historia, s.f.).

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, este interés marítimo abarca todos los recursos resultantes de la actividad humana y que son representativos de la cultura, y que se encuentran de forma permanente en aguas interiores, fluviales y lacustres, mares territoriales, zonas contiguas, zonas económicas exclusivas, plataformas continentales e islas, así como en otras áreas delimitadas por líneas de base (Ley 1675/13 art. 2, como se citó en CCO, 2021).

Conclusiones

La deficiente dirigencia y visión con la que Colombia ha guiado sus océanos ha resultado en un alto costo para el país, a pesar de su invaluable e innegable riqueza marítima. Desde sus inicios, Colombia ha heredado un pensamiento mediterráneo que limita la percepción del valor multidimensional de los mares al asumir que las situaciones trascendentales se dan únicamente en el interior. Sin embargo, la ubicación geográfica de Colombia y su extensa costa, que bordea tanto el océano Pacífico como el mar Caribe, demuestra la abundancia de recursos marinos y costeros y las oportunidades para su explotación y exploración sostenible.

A lo largo de la historia, diversas civilizaciones, imperios y países han aprovechado el mar para establecerse como potencias marítimas y talasocracias en el sistema internacional. Limitar con el mar es un privilegio, pero lamentablemente, Colombia ha vivido de espaldas a él y no ha sabido aprovechar plenamente su potencial para crecer, desarrollarse y convertirse en un referente marítimo. Recientemente, los colombianos tomaron conciencia de la extensión del territorio del país que incluye los mares. En 2012, se hizo evidente para la población que Colombia enfrentaba un litigio con Nicaragua por su territorio marítimo, y como resultado, dentro del fallo se hacía mención que el país había perdido espacio marítimo, esto debido a decisiones tomadas por terceros y por su propia omisión.

Para 2021, la Comisión Colombiana del Océano, mediante una visión a largo plazo establece a la par del Decenio de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible, 18 intereses marítimos colombianos como reivindicación de su antigua gestión marítima y lineamientos que conducen al país a cumplir su meta de establecerse como una potencia bioceánica sostenible para el 2030; mientras se trabaja en favor del desarrollo económico, el bienestar social y el desarrollo sostenible.

Lo que presenta la CCO y la difusión realizada por la Armada de Colombia, no alcanza a profundizar la importancia que estos IMC tienen en la construcción de una gobernanza oceánica y en la gestión marítima. No obstante, este trabajo deja entrever que si bien cada IMC conlleva consigo varios desafíos marítimos para el país y desafíos en la búsqueda de un equilibrio entre el crecimiento económico y el desarrollo sostenible; son parámetros importantes para lograr un desarrollo nacional integro, mientras se cumple con los compromisos internacionales en materia de conservación y uso sostenible de los recursos marinos.

El mar es energía, es recursos, es espiritualidad, es vida, es desde lo más básico, la recreación del niño cuando juega en la arena con cada ola que mece y avanza sobre la playa, y amenaza amablemente su castillo de arena. Se necesita que no sólo las instituciones vean el mar; sino que los colombianos visibilicen al océano con ojos de pescador o con la pasión de un buzo o con el amor del niño que por primera vez juega con las

olas sobre la arena. Se necesita ver más allá del horizonte mismo y construir una nación donde se compilen los sueños de una gran flota mercante, la visión de un oceanógrafo o donde se recupere los recursos naturales o los tesoros del Galeón San José. El océano es soberano por sí mismo y tal vez si llegamos a comprenderlo en su plenitud, quizás así podremos empoderar un nuevo país.

Recomendaciones

Como recomendación frente a la actual situación de Colombia y su búsqueda por establecerse en el 2030 como una potencia bioceánica sostenible gracias a sus intereses marítimos, es de vital importancia fomenta la investigación y el desarrollo en áreas estratégicas. Estas inversiones en áreas como la biotecnología marina, las energías renovables y la conservación de la biodiversidad son elementos fundamentales para impulsar el desarrollo sostenible de las actividades marinas de Colombia.

La biotecnología marina, por ejemplo, ofrece grandes oportunidades para la construcción de productos nuevos y procesos y la identificación de recursos marinos con potencial biotecnológico. El progreso en ámbitos como fuentes de energía renovables en las costas colombianas es una oportunidad para diversificar el suministro energético y disminuir en gran medida la dependencia que se tiene con respecto a los combustibles fósiles, lo que a su vez aportará en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. La conservación de la biodiversidad marina es esencial para garantizar la sostenibilidad de las actividades marinas y mantener los ecosistemas marinos en buen estado.

Para impulsar el desarrollo e investigación en estos ámbitos, es importante que las instituciones pertinentes trabajen en colaboración con los centros de investigación, las universidades y empresas privadas, y promuevan la investigación aplicada y la transferencia de tecnología. De igual forma, se necesita una articulación más coordinada entre las diversas entidades para realizar una gestión más eficiente, como, por ejemplo, por medio de una creación conjunta de base de datos. Finalmente, hay que decir que se debe buscar ofrecer incentivos para que se invierta en procesos investigativos, de desarrollo e innovación en estos ámbitos, como exenciones fiscales para las inversiones en estos proyectos.

Declaración de divulgación

El autor declara que no existe ningún potencial conflicto de interés relacionado con este artículo. Es resultado del proyecto de investigación "El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - II Fase" del grupo de investigación "Masa Crítica" adscrito a la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", categorizado en A1 por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (Minciencias) y registrado con el código COL0123247.

Autora

Katherinne Vallejos Villarreal. Profesional en Gobierno y Relaciones Internacionales de la Universidad Externado de Colombia, Bogotá.

ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-4217-3653>

Contacto: katherinne.vallejos@est.uexternado.edu.co

Referencias

- Álvarez, D. (2023). Estalla crisis turística en San Andrés; se reportan pérdidas por 75 mil millones. *El Tiempo*. <https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/san-andres-procuraduria-pide-enfrentar-crisis-de-turismo-por-viva-y-ultra-756581>
- ANATO. (2023). *Encuesta ANATO: 2023, un año retador para el turismo*. <https://anato.org/noticias/encuesta-anato-2023-un-ano-retador-para-el-turismo/>
- Artiga, C & Escobar, J. (2001). Perfil de la cooperación para la investigación científica marina en América Latina y el Caribe. https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/6373/S0102171_es.pdf
- CCO. (2014). *Construyendo país marítimo*. Comisión Colombiana del Océano.
- CCO. (2016) *Hacia una potencia oceánica*. Secretaría Ejecutiva Comisión Colombiana del Océano.
- CCO. (2017). *Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros PNOEC*. Secretaría Ejecutiva Comisión Colombiana del Océano.
- CCO. (2021). *Intereses marítimos de Colombia*. <https://cco.gov.co/83-publicaciones/881-intereses-maritimos-de-colombia.html>
- CCO. (s.f). *Gestión del territorio marino costero*. <https://cco.gov.co/cco/areas/gestion-del-territorio-marino-costero.html>
- CCO. (s. f.). *Turismo Marino Costero*. <https://cco.gov.co/turismo.html>
- Ceballos, C. (2004). *Distribución de playas de anidación y áreas de alimentación de tortugas marinas y sus amenazas en el caribe colombiano*. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0122-97612004000100005
- CONPES, Documento. 3990 (2020). Colombia potencia bioceánica sostenible 2030. Bogotá, DC: Departamento Nacional de Planeación, Departamento Administrativo de la Presidencia de la República, Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Defensa Nacional, Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, Ministerio de Trabajo, Ministerio de Minas y Energía, Ministerio de Comercio Industria y Turismo, Ministerio de Educación Nacional, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Ministerio de Vivienda Ciudad y Territorio, Ministerio de Ciencia Tecnología e Innovación, Departamento Administrativo Nacional de Estadística, Instituto Colombiano de Antropología e Historia.
- DIMAR. (2019). *Cifras ocupación ilegal de los litorales colombianos*. Dimar, documento no publicado.
- Duque, G. (2019). *Una mirada a los mares de Colombia*. La Patria.
- FAO. (2022). Pesca ilegal, amenaza los medios de vida y la seguridad alimentaria de pescadores de pequeña escala. <https://www.fao.org/colombia/noticias/detail-events/en/c/1538266/>
- Guerra, F. (2022). *Colombia de espaldas al mar y a sus ríos*. <https://www.sur.org.co/colombia-de-espaldas-al-mar-y-a-sus-rios/>

- Hinestrosa, F. (2003). *A PANAMÁ NO NOS LA QUITARON, LA PERDIÓ EL ABANDONO DE COLOMBIA*. <https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/ecoins/article/view/180/8134>
- iContainers. (S.f.). *Transporte marítimo a Colombia*. <https://www.icontainers.com/es/transporte-maritimo/colombia/#:~:text=Los%20puertos%20mar%C3%ADtimos%20juegan%20un,se%20efect%C3%BAan%20por%20esta%20v%C3%ADa>.
- Instituto Colombiano de Antropología e Historia. (s. f.). *Patrimonio cultural sumergido: por fin emerge - ICANH - Instituto Colombiano de Antropología e Historia*. <https://www.icanh.gov.co/prensa/actualidad-icanh/patrimonio-cultural-sumergido-fin-emerge>
- Lorduy, J. (2023). *Así está el mapa de los cables submarinos que llegan al país*. <https://www.portafolio.co/innovacion/cables-submarinos-este-es-el-panorama-en-colombia-579498>
- Martínez Martínez. (2014). *The Caribbean as mare nostrum concept in the theory of Alfred Thayer Mahan, Tiempo y Espacio*. <http://ve.scielo.org/pdf/te/v25n64/art20.pdf>
- MinTIC. (2023). *Industria y turismo, entre los sectores que más jalonaron empleo y ocupación en abril*. <https://www.mincit.gov.co/prensa/foto-noticias/industria-y-turismo-jalonaron-empleo-en-abril-2023>
- Minciencias. (s.f.). *Corporación de ciencia y tecnología para el desarrollo de la industria naval, marítima y fluvial*. Minciencias. <https://minciencias.gov.co/content/corporacion-ciencia-y-tecnologia-para-el-desarrollo-la-industria-naval-maritima-y-fluvial>
- Ocampo, H. (2014). *La proclividad del Estado colombiano a la pérdida de territorio*. <https://repository.upb.edu.co/bitstream/handle/20.500.11912/2407/Trabajo%20de%20Grado-%20Yescica%20Herrera%20Ocampo.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- OMS. (2023). *Los gobiernos celebran los primeros debates pormenorizados para examinar las propuestas de enmiendas al reglamento*. [https://www.who.int/es/news/item/25-02-2023-governments-hold-first-detailed-discussions-on-proposed-amendments-to-the-international-health-regulations-\(2005\)](https://www.who.int/es/news/item/25-02-2023-governments-hold-first-detailed-discussions-on-proposed-amendments-to-the-international-health-regulations-(2005))
- Palmer, C. (2021). *Lo que debes saber de la minería en el fondo del océano*. <https://aida-americas.org/es/blog/lo-que-debes-saber-de-la-mineria-en-el-fondo-del-oceano>
- Pena, B. (2021). *LA PESCA Y LA ACUICULTURA – Aunap*. <https://www.aunap.gov.co/2021/11/15/la-pesca-y-la-acuicultura/>
- Portilla, J. (2023). *¿Qué esperar de la Corte de La Haya en el 2023?* <https://www.ambitojuridico.com/noticias/analisis/que-esperar-de-la-corte-de-la-haya-en-el-2023>
- Ramírez, F., Pedroza, W., Forero, J. (2021). *Intereses Marítimos Colombianos. Vicepresidencia de la República-Comisión Colombiana del Océano-Armada de Colombia*. Ed. Vicepresidencia de la República, Serie Publicaciones Especiales CCO.
- Ramírez, P. Pedraza, K & Granados, A. (2019). *Los Pastos Marinos y la Captura de Carbono Azul una Razón para Estudiarlos en el CASGM*. https://www.researchgate.net/publication/337012574_Ramirez-Garcia_et_al_2019_Los_Pastos_Marinos_y_la_Captura_de_carbono_azul
- Rodríguez, C. (2023). *Grupo Puerto de Cartagena quinto en el mundo en eficiencia portuaria según informe del Banco Mundial y Standard & Poors*. <https://www.puertocartagena.com/es/sala-de-prensa/noticias/grupo-puerto-de-cartagena-quinto-en-el-mundo-en-eficiencia-portuaria-segun>
- Sánchez, J. (2009). *El comercio marítimo y los puertos (1.a ed.)*. LibrosEnRed.
- Saumeth, E. (2022). *Petro plantea a la Armada la construcción de una flota de transporte fluvial en Cotecmar*. <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/3861878/171-colombia-petro-retoma-idea-servicio-naviero-colombiano-senac>
- SENALMAR & COLACMAR. (2015). *Educación, Cultura y Poder Marítimo en Colombia*. <http://cinto.inve-mar.org.co/download/labsis/colacmar/Simposio3educacionyculturencienciassdelmar.pdf>

- Tarazona, D. (2022). *En Colombia se han presentado 2133 incidentes y derrames de hidrocarburos entre 2015 y junio de 2022*. Noticias ambientales. <https://es.mongabay.com/2022/09/cuantos-incidentes-y-derrames-de-petroleo-se-han-presentado-en-colombia/>
- Uribe, S. (2017). *Treinta años más*. https://www.academia.edu/40321561/%20TREINTA_A%C3%91OS_M%C3%81S_TARDE
- Uribe, S. Díaz, J. Rodríguez, M. (2016). *Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva*. Sello Editorial ESDEG
- Vergara, A. (2019). *Aguas marinas en Colombia, historia, desarrollo y perspectivas de las políticas públicas para mares y océanos*. https://www.researchgate.net/publication/350614550-Aguas_marinas_en_Colombia_historia_desarrollo_y_perspectivas_de_las_politicas_publicas_para_mares_y_oceanos