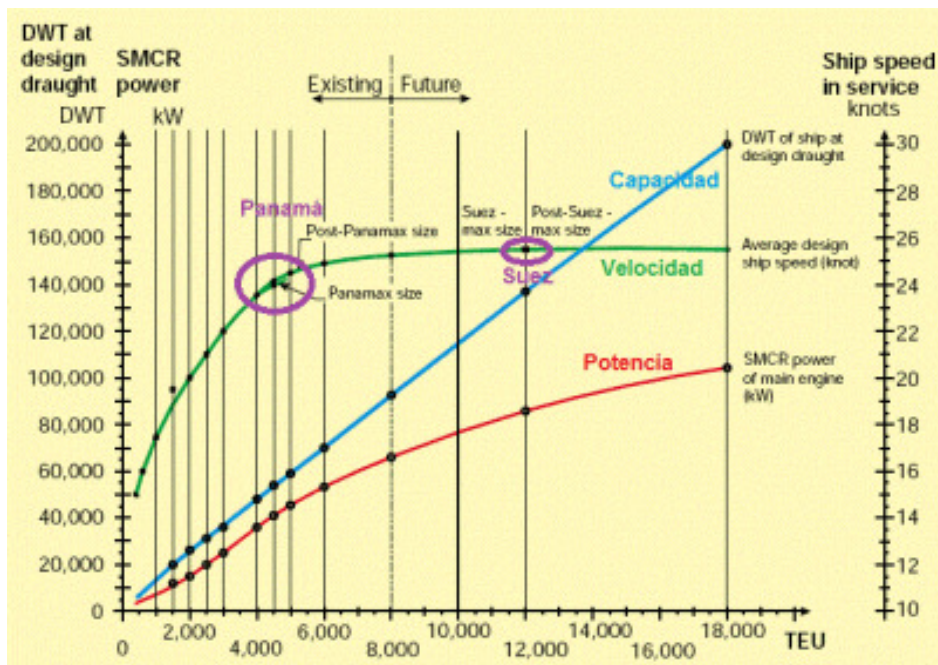


## Integración del mar de Balboa



Por Gonzalo Duque-Escobar \*

Calificado como "el proyecto más ambicioso de Latinoamérica y una puerta de entrada al mercado de Asia y Oceanía" por el Presidente Santos, surge Alianza del Pacífico como un acuerdo que, además de contemplar el libre comercio entre Chile, México, Perú y Colombia, gradualmente desmontaría aranceles y, según el Presidente Peña Nieto de México, traería el bienestar al propender por el libre flujo de personas, servicios y capitales, en dicha región. El Presidente de Perú, Ollanta Humala, señaló: "el gran reto es cerrar la brecha de desigualdad; no somos la región más pobre del mundo, pero somos la región más desigual". Los Congresos de Chile y Colombia, ya aprobaron eliminar aranceles para el 90 por ciento de los productos. Sin duda alguna ese sería el potencial del acuerdo de lograrse una integración económica, pero orientada al incremento de una producción que complemente sectores estratégicos en función de ventajas comparativas, para buscar el desarrollo de la competitividad a parir de sinergias culturales, que permitan elevar el nivel de vida de estos pueblos relativamente similares en términos de desarrollo y que representan un mercado de 209 millones de personas con un Producto Interno Bruto PIB de dos billones de dólares, equivalentes al 35 por ciento de la población y al 35 por ciento del PIB de América Latina y el Caribe, región cuya población alcanza 589 millones de habitantes y donde se genera un PIB de 5,6 billones de dólares.

En el Financial Times, el columnista Samuel George de la Fundación Bertelsmann, calificó el modelo de integración comercial, de capitales y de cooperación de estos cuatro países, políticamente estables, como "un referente para los países en desarrollo", pero subraya atributos que lo diferencia del Mercado Común del Sur -Mercosur-, argumentando pesadez y lentitud de los países miembros, y desestimando que sólo Brasil cuenta con 196 millones de habitantes y un PIB de 2,2 billones de dólares y que el Mercosur, del que Colombia es sólo "país asociado", permite la libre circulación de los ciudadanos del bloque. Ahora, si la Cuenca del Pacífico, donde la nueva organización tiene ventajas de posición geoestratégica que no posee Brasil, es el nuevo escenario

de la economía planetaria al estar habitada por cerca de la mitad de la población del planeta y generar 2/3 de la economía mundial, ninguno de los países de la costa pacífica de Latinoamérica -salvo Panamá con el nuevo Canal, posee puertos dotados para barcos de más de 12 mil contenedores, ni genera carga contenedorizada suficiente, con destino a Asia-Oceanía.

Además, si bien los temas de la globalización comportan controversia por los desequilibrios en las negociaciones -de forma inequívoca por ampliar la brecha entre la economía urbana y la rural, y posiblemente entre las economías desarrolladas y emergentes- también en el caso de Colombia, mirar a los mares, aunque sea un suceso más que relevante, nuestra bicentenaria historia viene siendo mancillada por otro episodio tan nefasto como el de Panamá (1903), con San Andrés (2012), lo que pone en evidencia una Colombia con dos mares pero sin visión marítima. En primer lugar, porque mientras en el litoral del hemisferio norte aparecen puertos notables cada 200 km, en 2900 kilómetros de costa colombiana -1600 en el Caribe y 1300 en el Pacífico- apenas contamos con diez puertos, cinco destacados, pero profundas asimetrías de desarrollo portuario entre mares y una capacidad limitada para operar sólo en el escenario del Atlántico o en las costas del Pacífico americano. En mercancías diferentes a carbón y petróleo, mientras nuestras exportaciones con valor agregado van y vienen por el Atlántico, por el Pacífico operamos con Buenaventura moviendo importaciones. Y en segundo lugar, dado que para entrar al Pacífico tenemos un retraso de 100 años: en el contexto regional, mientras en Panamá avanza una nueva ruta que complementará la del Canal de 1914, buscando el tránsito de embarcaciones tipo Suez de 12 mil contenedores, que ofrecen fletes 5 veces menores que las del tipo Pánamax de 4 mil quinientos contenedores, Colombia considera haber "modernizado" a Cartagena y Buenaventura, al dragar dichos puertos para admitir embarcaciones tipo Pánamax, cuyos fletes no hacen rentable transitar el extenso Pacífico hasta Asia.

\* Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://cts-economia.galeon.com/> [Ref: La Patria, Manizales, 2013-05-27]

Imagen: Barcos Clases Panamá de 4500 TEU y Suez de 12000 TEU. Adaptada de vinamaso.net

### **Relacionados:**

PACÍFICO COLOMBIANO, en: <http://godues.wordpress.com/2012/12/30/pacifico-colombiano/>

COLOMBIA MIRA A LA CUENCA DEL PACÍFICO, en:

<http://www.bdigital.unal.edu.co/4102/1/gonzaloduqueescobar.201151.pdf>

LA NAVEGACIÓN DEL MAGDALENA Y LA CONURBACIÓN HONDA - LA DORADA

<http://smpmanizales.blogspot.com/2013/05/la-navegacion-del-magdalena-y-la.html>

MACROPROYECTOS PARA EL EJE CAFETERO, en:

<http://godues.wordpress.com/2012/01/10/macroyectos-para-el-eje-cafetero/>

MIS LIBROS DIGITALES, en:

<http://godues.wordpress.com/2011/01/16/gonzalo-duque-escobar-libros-digitales-un/>

SEIS DIÁLOGOS CON EL TERRITORIO, en:

<http://godues.wordpress.com/2012/05/13/seis-dialogos-con-el-territorio-abril-de-2012/>

SOBRE PUERTOS Y MARES EN COLOMBIA, en:

<http://godues.wordpress.com/2012/01/15/sobre-puertos-y-mares-en-colombia-2/>

UN "FERROCARRIL VERDE" PARA ARTICULAR LOS MARES DE COLOMBIA, en:

<http://godues.wordpress.com/2012/11/09/un-ferrocarril-verde-para-articular-los-mares-de-colombia/>

UNA SALIDA AL MAR PARA EL OCCIDENTE COLOMBIANO, en:

<http://godues.wordpress.com/2012/01/19/una-salida-al-mar-para-el-occidente-colombiano/>