

Inserción económica en la cuenca del pacífico a través de Buenaventura: ventana de oportunidad para la paz en Colombia

William Moreno López²⁴ y Alfredo Guzmán Rincón²⁵.

²⁴ Economista, de la Universidad INCCA, Master en Análisis de Problemas Políticos y Económicos Internacionales, Universidad Externado de Colombia, Candidato a título de Doctor en Cultura y Conocimiento de América Latina, IPECAL México, Docente Investigador, Corporación Universitaria de Asturias, correo electrónico: William.Moreno@asturias.edu.co. Google Académico:

<https://scholar.google.com/citations?user=kAiyUGcAAAAJ&hl=es>

²⁵ Ingeniero Comercial, Universidad de Ciencias Aplicadas y Ambientales U.D.C.A, Magister en Ingeniería con Énfasis en Calidad y Productividad, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey (ITESM), Doctorando en Modelación de políticas y Gestión Públicas, Universidad Jorge Tadeo Lozano, Director de Investigaciones, Corporación Universitaria de Asturias, correo electrónico: alfredo.guzman@asturias.edu.co. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1994-6261>, Google Académico: <https://scholar.google.com/citations?user=IGqTcywAAAAJ&hl=es>.

INSERCIÓN ECONÓMICA EN LA CUENCA DEL PACÍFICO A TRAVÉS DE BUENAVENTURA: VENTANA DE OPORTUNIDAD PARA LA PAZ EN COLOMBIA

William Moreno López²⁶ y Alfredo Guzmán Rincón²⁷.

Página | 120

RESUMEN

La inserción de Colombia en Asia Pacífico, a través del puerto de Buenaventura, constituye una oportunidad para el mejoramiento de sus condiciones socioeconómicas que podría hacerse extensiva al desarrollo económico nacional. Entre 2010 – 2016, Colombia firmó, particularmente con China, varios acuerdos de cooperación, en la perspectiva de apoyo e inversión para la implementación del Acuerdo de Paz que el gobierno adelantó con la insurgencia, en cuyo marco se establecieron puntos para favorecer el desarrollo de Buenaventura. Como objetivo, este trabajo busca establecer los potenciales beneficios que, en desarrollo de la implementación de aquellos Acuerdos, se puedan obtener de la inserción comercial del puerto de Buenaventura en la Cuenca del Pacífico. Se trata de una investigación centrada en la revisión bibliográfica y el análisis de indicadores socioeconómicos, cuya metodología recurre a la consulta bibliográfica, revisión y análisis de datos estadísticos, índices y tasas obtenidos del Banco Mundial, CEPAL y DANE. Los resultados, ofrecen una clara visión de la problemática social, económica e institucional de Buenaventura, que contrasta con su gigantesca actividad comercial y su estratégica ubicación en el Pacífico; así también, se presenta el gran crecimiento de los países asiáticos en un análisis que permite concluir que, la inserción de Colombia a través del puerto representa una oportunidad única para el desarrollo de todo el país.

²⁶ Economista, de la Universidad INCCA, Master en Análisis de Problemas Políticos y Económicos Internacionales, Universidad Externado de Colombia, Candidato a título de Doctor en Cultura y Conocimiento de América Latina, IPECAL México, Docente Investigador, Corporación Universitaria de Asturias, correo electrónico: William.Moreno@asturias.edu.co. Google Académico: <https://scholar.google.com/citations?user=kAiyUGcAAAAJ&hl=es>

²⁷ Ingeniero Comercial, Universidad de Ciencias Aplicadas y Ambientales U.D.C.A, Magister en Ingeniería con Énfasis en Calidad y Productividad, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey (ITESM), Doctorando en Modelación de políticas y Gestión Públicas, Universidad Jorge Tadeo Lozano, Director de Investigaciones, Corporación Universitaria de Asturias, correo electrónico: alfredo.guzman@asturias.edu.co. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1994-6261>, Google Académico: <https://scholar.google.com/citations?user=IGqTcywAAAAJ&hl=es>.

Palabras Clave: Integración Económica, Inserción Comercial, Acuerdo de Paz, Cuenca del Pacífico, Desarrollo Económico.

ABSTRACT

Página | 121

The insertion of Colombia in Pacific Asia through the seaport of Buenaventura constitutes an opportunity for improving the socio-economic conditions that could be extended to the national economic development. Between 2010 - 2016, Colombia has signed, particularly with China, several cooperation agreements with the aim of investing and supporting the implementation of the Peace Agreement. In the framework of this treaty, brought forward by the government because of the insurgency, the promotion of the development of Buenaventura was established. This work seeks to establish the potential benefits that the development of the implementation of those agreements can be obtained from the commercial insertion of the Buenaventura port in the Pacific Basin. This research is focused on the bibliographic review and the analysis of socio-economic indicators, whose methodology is linked to the bibliography consulted and to the review and analysis of statistical data, indexes and rates obtained from the World Bank, ECLAC and the National Administrative Department of Statics (DANE in Spanish) .The results offer a clear vision of the social, economic and institutional problems of Buenaventura contrasting with its gigantic commercial activity and its strategic location on the Pacific. Moreover, the great growth of the Asian countries is presented in an analysis which allows us to conclude that the insertion of Colombia through the port represents a unique opportunity for the development of the whole country.

Keywords: Economic Integration, Trade Insertion, Peace Agreement, Pacific Rim, Economic Development.

INTRODUCCIÓN

En marco de la discusión del denominado Acuerdo de Paz, suscrito entre el gobierno del Presidente Juan Manuel Santos y las insurgentes Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia -FARC- entre 2010 y 2016, se establecen dos elementos que podrían contribuir al desarrollo socio – económico del puerto de Buenaventura; por una parte, mediante la Ley 1617 de 2013 éste pasa a convertirse en Distrito Especial y, por otra, a pesar que en el Acuerdo, firmado en 2016, no se habla sobre Buenaventura y el plan de acción para esta zona en particular, si se establecen en él dos instrumentos que propenden por atender las necesidades de las zonas más afectadas por el conflicto armado, entre las que figura el recién creado Distrito, estos son: el Plan de Acción para la Transformación Regional -PATR- y el Programa de Desarrollo con Enfoque Territorial -PDET- (Alto Comisionado para la Paz, 2016).

También, para la época, Colombia pone interés en su inserción hacia la región asiática y, aunque tradicionalmente su principal socio han sido los Estados Unidos, el país ha incrementado su comercio especialmente con China, tras la firma de varios acuerdos de cooperación, agricultura, tecnología y cultura, según la Cancillería de Colombia (2016), si bien es cierto que la balanza comercial es aún deficitaria, también lo es que tales documentos se suscribieron más en la perspectiva de apoyo e inversión para la implementación de los Acuerdos de Paz.

La región Asia Pacífico, que integra a países como Samoa Americana, Australia, Brunei, Camboya, China, Hong Kong, Indonesia, Japón, Corea del Norte, Corea del Sur, Laos, Macao, Malasia, Birmania, Nueva Zelanda, Filipinas, Singapur, Taiwán, Tailandia, Timor Oriental y Vietnam, ha ganado una gran importancia en el escenario internacional, éste se explica por un inusitado y rápido crecimiento económico y comercial que le ha permitido colocarse como la de mayor grado de desarrollo en el mundo, así como de gran importancia geopolítica; el vigor de su desarrollo, jalonado activamente por el Estado, es innegable, es así que China se proyecta actualmente como potencia mundial, mientras India

se afianza en el status de economía emergente, todo ello, en marco de un mercado regional integrado por aproximadamente 3080 millones de personas.

Es así como Buenaventura se convierte en el principal puerto para el comercio internacional de Colombia; sin embargo, ha padecido largas décadas de abandono estatal y desgreño administrativo, en tanto revela deprimentes indicadores sociales que, como la desigualdad, la pobreza, el desempleo, el subempleo, la informalidad, la morbilidad, la desescolarización, etc., muestran índices superiores al promedio del país. Precisamente, el objetivo de este trabajo es el de establecer los potenciales beneficios que, en desarrollo de la implementación de los Acuerdos de Paz, se puedan obtener de la inserción comercial en la cuenca del Asia-Pacífico; tal inserción de Colombia, a través del puerto de Buenaventura, debe constituir una oportunidad para el mejoramiento y superación de las condiciones de vida de la población de este Distrito y, por extensión, para el desarrollo económico nacional.

En procura de cumplir con el referido objetivo, la estructura de presentación de este trabajo muestra, en primer lugar, los aspectos metodológicos que como estrategia investigativa permitieron su elaboración, enseguida expone, de manera progresiva, los resultados obtenidos, en principio sobre el Puerto de Buenaventura, del que se hace una caracterización de sus diferentes aspectos geográficos, sociales, económicos y administrativos, para de allí pasar a la revisión de los programas creados con ocasión de la firma del Acuerdo de Paz, desde los cuales deriva el estudio de las posibilidades de su aprovechamiento, en la perspectiva de la integración económica y comercial del país hacia la Cuenca del Pacífico, vehículo para el desarrollo económico y punto fundante de una transformación social que, en el marco del posconflicto, contribuya a la paz en Colombia.

MATERIAL Y MÉTODOS

Se trata de una investigación centrada en la revisión bibliográfica y el análisis de indicadores socioeconómicos. Como metodología en el desarrollo investigativo, se ha recurrido a la consulta de bibliografía actualizada, a la revisión y análisis de datos estadísticos, índices y tasas que, como el Informe del Desarrollo publicado anualmente por

el Banco Mundial, dan cuenta de la situación social, económica y comercial de la región de Asia Pacífico; el Panorama social de América Latina que cada año entrega la Comisión Económica para América Latina -CEPAL- así como el Observatorio América Latina – Asia Pacífico de esta misma entidad y los Boletines Estadísticos del Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas -DANE- que ofrece datos estadísticos e indicadores básicos sobre Colombia y Buenaventura. Adicional, se contrastan algunos de estos indicadores con diversas fuentes periódicas nacionales.

En cuanto a la orientación teórica, como referencia para la integración económica y comercial, se ha acogido el Informe del Banco Mundial (2017) que recalca que el comercio contribuye a generar beneficios, opciones de empleo, reducción de la pobreza y desestimulo a la deserción escolar. También, los planteamientos de integración entre comercio e instituciones, que revelan Rodrik y Subramanian (2003) en su trabajo “*The primacy of institutions*”, se toman aquí como base teórica.

RESULTADOS

Caracterización general de Buenaventura

En este apartado se presenta una panorámica general del hoy Distrito de Buenaventura, principal puerto de Colombia que, según la Cámara de Comercio de Buenaventura (2016), “moviliza más del 50% de la carga de comercio exterior a nivel nacional.” Se ubica en la Costa Pacífica colombiana, limita al norte con el Departamento del Chocó, al oriente con los municipios Calima, Dagua, Cali y Jamundí, al sur con el Cauca, y por el oriente con el Océano Pacífico. Se encuentra a una altitud promedio de 7 metros sobre el nivel del mar, tiene un clima cálido y muy húmedo; en el 2016 había una población de 407.539 habitantes, 90,4% en el casco urbano y 9,6% en la zona rural. El 51,8% de los bonaverenses eran mujeres, mientras que el 48,2%, hombres, según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE, 2017).

El puerto, según datos del Plan de Ordenamiento Territorial (POT), se divide en un área rural, compuesta por 19 corregimientos, 268 veredas y 388 asentamientos localizados sobre las riberas, y una cabecera municipal dividida en 12 comunas. A su vez, la cabecera está dividida en dos zonas: una insular, la isla de Cascajal, donde se concentra la totalidad de labores y proyectos relacionados con la actividad portuaria, y una continental predominantemente residencial (Secretaría de Planeación, 2018).

Sobre las características físicas del suelo más relevantes, se tiene que la zona de Buenaventura se ubica en un terreno llano, donde prolifera una vegetación abundante y selvas tupidas; sus suelos son muy protegidos por sus grandes yacimientos de agua, entre los cuales se destacan nueve cuencas hidrográficas, las cuales lo hacen una de las ciudades de Colombia con los mayores afluentes de agua, debido a estas características el Distrito es una de las regiones más ricas en biodiversidad del planeta, a pesar de esta riqueza hidrográfica en Buenaventura no hay un sistema continuo y total de acueducto y alcantarillado, según el Departamento Nacional de Planeación ([DNP], 2017), la ciudad apenas tiene cobertura de acueducto del 76% y de 60% en alcantarillado con una continuidad de 9,8 horas cada dos días.

Buenaventura cuenta con una población de 423.927 habitantes, en cuanto a tasa de ocupación y desempleo encontramos que:

En 2017, la tasa global de participación para Buenaventura fue 61,6% y la tasa de ocupación fue 48,9%. En el 2016, estas tasas fueron 61,3% y 50,2%, respectivamente. La tasa de desempleo se ubicó en 20,5%, presentando un aumento de 2,5 puntos porcentuales respecto al 2016 (18,0%) (DANE, 2017).

Sin embargo, la mayor problemática es la gran cantidad de empleo informal que supera el 50% y adicionalmente:

Sus habitantes se quejan de que a pesar de que el puerto tiene un gran dinamismo y en 2016 movió más de 15 millones de toneladas de carga, los trabajos no son para

ellos. “A nosotros nos dan trabajos de cargador, y los puestos medios y altos se las dan a gente de otros lados”, aseguró el personero (Semana, 2017).

En otros aspectos sociales se encuentra que, el indicador de la pobreza multidimensional, según el cual una persona se considera multidimensionalmente pobre si presenta privación en al menos 5 de 15 dimensiones consideradas. En este sentido:

El Índice de Pobreza Multidimensional (IPM) tiene varias ventajas para la identificación de las personas pobres respecto a la línea de pobreza y el Índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI): (1) Tiene en cuenta las contribuciones de Sen (2000) en cuanto a concebir la pobreza como un estado de privación de capacidades y no solamente como insuficiencia de ingresos; (2) tiene en cuenta 15 variables en las cuales las personas pueden sufrir privación, un número considerablemente mayor a las que incluía el NBI, que solo consideraba cinco; y (3) está construido con variables susceptibles de modificación por medio de la política pública (Ángulo, Díaz y Pardo, 2011).

En el caso colombiano en comparación con Buenaventura encontramos que mientras el Índice de Pobreza Multidimensional según cifras del DANE (2017) a nivel nacional es de 17,8%, Buenaventura tiene el 37,6%, esta es una cifra preocupante teniendo en consideración que esta zona tiene más del doble de incidencia de pobreza multidimensional, así:

Otra cifra preocupante la arroja el Índice de Necesidades Básicas de personas pobres que es de un 36%, es decir tres veces mayor que el de Cali. Como si fuera poco, se calcula que el 64% de la población urbana y el 91% de la rural son considerados pobres, y que el 9,1% vive en condiciones de miseria (Semana, 2017).

En cuanto la salud, Buenaventura se encuentra en crisis debido a que no hay instalaciones apropiadas ni suficientes para atender a su población (423.927 habitantes en 2018) Buenaventura no tiene un hospital de tercer nivel, ni siquiera uno de segundo nivel, el más importante es el Hospital Luis Ablanque de La Plata, el cual no tiene la capacidad para atender a toda la población, algunos enfermos incluso son atendidos en la Clínica Santa Sofía

del Pacífico que es privada, pero allí tampoco existe la capacidad suficiente; finalmente son remitidos a Cali pero esto trae consigo otras implicaciones (El Tiempo, 2019a).

El panorama descrito evidencia lo paradójico de la situación y cómo, a pesar de ser el puerto más importante de Colombia, la población de la región no se ve beneficiada de esta situación, es por esta razón que el punto principal para lograr beneficios a largo plazo y el desarrollo es la promoción de iniciativas que permitan la mejora en educación, salud y trabajo para la población de Buenaventura, garantías que permitirían una activación de la economía de la zona y mejor calidad de vida.

Buenaventura, en comparación con el promedio nacional, se encuentra en condiciones evidentemente desfavorables, presenta altísimos niveles de pobreza monetaria, pobreza multidimensional y desempleo, como lo muestra la tabla 1. Estos factores, redundan en mala condición de vida para los habitantes de este lugar y configuran el mayor obstáculo para el desarrollo de la región; sin embargo, el Estado colombiano ha buscado implementar medidas que favorezcan su desarrollo a través de algunos instrumentos de excepción, es así que se instituye a Buenaventura como Distrito Especial, se traza el Plan de Acción para la Transformación Regional -PATR- y se formula el Programa de Desarrollo con Enfoque Territorial -PDET-, cuyas particularidades se examinan a continuación.

Tabla 1
 Indicadores socioeconómicos.

Indicador	Colombia			Buenaventura		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Pobreza multidimensional	17,8%	17%	19,6%	37,6%	39,9%	N.D
Pobreza monetaria	28%	26,9%	27%	38,6%	36%	36,1%
Pobreza monetaria extrema	N.D	7,4%	7,2%	N.D	15,4%	15,4%
Desempleo	9,2%	9,4%	9,7%	18%	20,5%	18,4%

Fuente: elaboración propia a partir de las cifras del DANE (2018).

La inadecuada asignación de los recursos y la debilidad institucional es particularmente evidente en Buenaventura, donde los casos de corrupción son la mayor limitante de progreso, en el caso más reciente de corrupción en el puerto, se comprobó que “funcionarios de la Dian, de acuerdo con la investigación de la Fiscalía, habrían permitido el ingreso ilegal de toneladas de mercancía por el puerto de Buenaventura a cambio de millonarios dividendos” (El Tiempo, 2019). En esta investigación “La Fiscalía acusa de haber sacado del país por lo menos \$ 72.000 millones, producto de la red de contrabando que montó en el puerto” (Moya, 2019), este caso no solo evidencia la alarmante corrupción en el puerto sino también la debilidad institucional.

En concordancia con esta situación, según el Consejo Privado de Competitividad (2017) “el desempeño de Colombia en el Índice Global de Competitividad (IGC) muestra que persisten retos importantes como la calidad y fortaleza de las instituciones”, esta es el área en que Colombia tiene peor desempeño en el IGC, pues en 2016 se ubicó en la posición 112, frente a la posición 79 que ocupó en 2006. Desde la perspectiva del Consejo Privado de Competitividad, la debilidad institucional y la corrupción son los principales desafíos que enfrenta el sector público colombiano, lamentablemente es un indicador al que Buenaventura contribuye en gran proporción.

Buenaventura como Distrito Especial, PATR y PDET

A pesar de que el ajuste normativo, por el cual se otorga la categoría de Distrito a aquellas ciudades que cuentan con condiciones estratégicas que las hace merecedoras de un tratamiento especial, se decreta en julio de 2007, su implementación solo inicia seis años después, en 2013. En el caso del Puerto de Buenaventura, se establece como Distrito Especial, Industrial, Portuario, Biodiverso y Ecoturístico, debido a su ubicación estratégica y su importancia comercial, ya que por este puerto se mueve más del 50 por ciento del comercio exterior colombiano.

La Ley 1617 de 2013, que instituye a Buenaventura como Distrito Especial, busca establecer un modelo de gestión territorial descentralizado, por la cual:

Se expide el Régimen para los Distritos Especiales, la cual tiene como objeto: dotar a los distritos de las facultades, instrumentos y recursos que les permitan cumplir las funciones y prestar los servicios a su cargo, así como promover el desarrollo integral de su territorio para contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes, a partir del aprovechamiento de sus recursos y ventajas derivadas de las características, condiciones y circunstancias especiales que estos presentan (Ley 1617 de 2013 - artículo 1°).

Por otra parte, si bien, en el Acuerdo de Paz no se habla específicamente sobre Buenaventura, ni de un plan de acción para esta zona en particular, dentro de tal Acuerdo si se establecen dos programas especiales que con su implementación pretenden tratar puntualmente las necesidades de las zonas más afectadas por el conflicto armado, entre las que se encuentra Buenaventura, estos son: el Programa de Desarrollo con Enfoque Territorial -PDET- y el Plan de Acción para la Transformación Regional -PATR-.

En primera instancia, según lo establece el Acuerdo:

El objetivo de los PDET es lograr la transformación estructural del campo y el ámbito rural, y un relacionamiento equitativo entre el campo y la ciudad, de manera que se asegure:

El bienestar y el buen vivir de la población en zonas rurales—niños y niñas, hombres y mujeres— haciendo efectivos sus derechos políticos, económicos, sociales y culturales y revirtiendo los efectos de la miseria y el conflicto;

La protección de la riqueza pluriétnica y multicultural para que contribuya al conocimiento, a la organización de la vida, a la economía, a la producción y al relacionamiento con la naturaleza;

El desarrollo de la economía campesina y familiar (cooperativa, mutual, comunal, microempresarial y asociativa solidaria) y de formas propias de producción de las comunidades indígenas, negras, afrodescendientes, raizales y palenqueras, mediante

el acceso integral a la tierra y a bienes y servicios productivos y sociales (Presidencia de la República de Colombia, 2016).

Así también, los PDET intervendrán en espacios interétnicos e interculturales para que avancen efectivamente hacia el desarrollo y la convivencia armónica, con el fin de desarrollar e integrar las regiones abandonadas, además de dar visibilidad a diversas organizaciones, promoviendo un escenario de reconciliación y paz.

Además de buscar el logro de estos objetivos, el Acuerdo establece que se priorizarán las zonas más necesitadas para implementar, de forma más rápida y con mayores recursos, este PDET, cómo se ha mencionado anteriormente ya que se establece este plan de acuerdo con las necesidades particulares de la zona el acuerdo establece que:

Para cumplir con los objetivos de los PDET, en cada zona priorizada es necesario elaborar de manera participativa un plan de acción para la transformación regional, que incluya todos los niveles del ordenamiento territorial, concertado con las autoridades locales y las comunidades (Agencia de Renovación del territorio, 2019).

En segunda instancia, el Plan de Acción para la Transformación Regional -PATR-, se diseñó, luego de un proceso participativo y de concertación con las comunidades de los municipios del Pacífico pertenecientes a los departamentos de Valle y Cauca, éste incluye la visión de desarrollo del Pacífico Medio y los principales proyectos que necesita la región en el largo plazo, el PATR va de la mano con el PDET, debido a que tendrá en cuenta los ejercicios de planeación realizados en el marco de los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial, tal como lo establece el Decreto 893 de 2017: “los PDET y los PATR deberán articularse y armonizarse con el Plan Nacional de Desarrollo, los planes de desarrollo de las entidades territoriales y demás instrumentos de planeación y ordenamiento del territorio” (Agencia de Renovación del Territorio, 2019).

En conjunto con los planes referidos, se encuentran las iniciativas denominadas Zonas Más Afectadas por el Conflicto (ZOMAC), las cuales ofrecen consideraciones como

reducciones tributarias para las nuevas sociedades y empresas que establezcan su actividad comercial en estas zonas, con el fin de incentivar la economía de la región así como la generación de empleo, el principal beneficio de esta iniciativa, a la que pueden acceder los empresarios que lleven su empresa a las denominadas ZOMAC, consiste en una tarifa progresiva del impuesto de renta durante un periodo de 10 años a partir de 2017, el que varía según sea el tamaño de la empresa, estas estrategias se aplican a:

344 municipios que tendrán una vía más rápida al desarrollo, facilitando la llegada de diferentes empresas gracias a los atractivos beneficios tributarios. Lo más importante: no solo será para el sector del agro. Se van a poder montar negocios en el comercio, servicios de transporte, construcción, actividades inmobiliarias, turismo, educación, salud, talleres, concesionarios, telecomunicaciones (Ministerio de Hacienda, 2017).

Desde esta consideración, Buenaventura, por su importancia como zona portuaria, puede hacer un óptimo aprovechamiento de los PDTES y PATR, así como de su condición de ZOMAC y, desde su privilegiada posición geoestratégica, ya que es el puerto suramericano más cercano al Asia-Pacífico, bien podría liderar la inserción comercial de Colombia hacia esta región del Pacífico en un proceso que, más allá de la superación de sus acuciantes necesidades socio – económicas, representa la posibilidad de una alternativa de desarrollo comercial para Colombia, algo en lo que varios países de la región como Brasil, Chile y Perú, han avanzado con resultados muy favorables.

Región Asia – Pacífico: Avances y razones para la integración

Los esfuerzos regionales para incentivar las relaciones, principalmente comerciales entre América Latina y Asia-Pacífico se ven reflejadas en iniciativas como la Alianza Pacífico, el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) y el Acuerdo de Asociación Transpacífico (TPP) que pasó a llamarse Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico (CPTPP), Así:

Los países de la Alianza del Pacífico y el Mercosur están impulsando acuerdos bilaterales, como ilustran las negociaciones entre Argentina-México y Brasil-México. Más allá de los acuerdos comerciales tradicionales, ALC también ha dado pasos importantes para facilitar el comercio a través de acuerdos entre agencias aduaneras y otras entidades involucradas en el movimiento internacional de mercancías. Además, una región más integrada es una región más atractiva para la inversión extranjera directa y para una economía orientada hacia la producción de servicios (Estevadeordal, 2018).

Este progresivo interés por incentivar las relaciones se explica por el acelerado crecimiento económico de la región asiática y por su creciente importancia comercial para América Latina, en la actualidad, Asia es el segundo socio comercial de América Latina y es la región con mayor nivel de crecimiento, lo que pone en evidencia la necesidad de priorizar el fortalecimiento de las relaciones comerciales que abre así la posibilidad de diversificar el mercado de la región latinoamericana.

De manera general, América Latina presenta un incremento de las exportaciones en el transcurso de los tres últimos años, especialmente Brasil, Chile, México y Perú, en ese orden, han incrementado su flujo comercial con Asia-Pacífico; sin embargo:

Las exportaciones de bienes al Asia-Pacífico -y particularmente a China- tuvieron un alza marcada y generalizada, donde se destacaron los envíos desde los países andinos, cuya tasa (30,2%) casi duplicó la regional (16,0%). En el caso de las importaciones, estas también registraron un crecimiento generalizado, pero la subregión más dinámica fue el MERCOSUR, siendo las tasas mucho más homogéneas (CEPAL, 2018).

China ha mostrado un incremento sostenido del PIB, una dinámica que se atribuye en gran parte a sus exportaciones y la fuerte inversión extranjera directa, su crecimiento económico ha sido tan acelerado que en el 2005 se convirtió en la quinta economía del mundo, dos años después en el 2007 conquistó el tercer puesto en la economía mundial tras

haber superado a Alemania y en el 2009 se convirtió en la segunda economía al superar a Japón. A juzgar por las cifras, China es el caso más sobresaliente en el aumento del flujo comercial con los países latinoamericanos:

El comercio de China con América Latina ha crecido a tasas superiores al total de China con el resto del mundo, permitiendo que la región gane mayor importancia como mercado y proveedor de este país. De hecho, en 2001, toda la región explicaba el 3,1% de las exportaciones chinas y el 2,7% de las importaciones, pero en 2017 dichos porcentajes crecieron a 5,7% y 6,9% respectivamente (Descartes Datamyne Latam, 2018).

Actualmente, China representa grandes intereses en el mercado internacional, buscan en gran medida recursos naturales y bienes primarios como petróleo, carbón, gas y alimentos, así como activos estratégicos y reservas financieras; estas últimas le han permitido ampliar su presencia en el mercado internacional, así como también comprar activos financieros a precios bajos por las afecciones de la crisis monetaria de 2008. Este escenario explica la razón por la que China tiene en la actualidad cuatro grupos de empresas que se han fortalecido, en primer lugar están, grandes empresas dedicadas a la exportación: mediante una amplia oferta de mano de obra y tecnificación, reducen costos y aumentan su competitividad, de la mano de este sector están las redes competitivas: que se basan en la producción a bajo costo, en tercer lugar, grandes operadores tecnológicos y finalmente, empresas prestadoras de servicios nacionales, que compiten con multinacionales en la región.

Esta fortaleza empresarial en diferentes sectores ha permitido a China penetrar los diferentes mercados en donde se hace evidente el aumento de su presencia y, además, su capacidad de acción se ha ampliado al punto de proponer ambiciosas iniciativas como la llamada Nueva Ruta de la Seda o One Belt One Road (OBOR), con la que busca conectar la región de Asia con Europa con inversión en infraestructura mayoritariamente terrestre, Latinoamérica por medio de nuevas rutas marítimas y la conexión a puertos en diversas locaciones. Esta iniciativa:

Comprende ideas de integración que van desde la construcción de instalaciones para facilitar el comercio, como ser, infraestructura en transporte y energía renovable, desarrollo de la conectividad de cables ópticos y las comunicaciones (Ruta de la Seda para la informatización), promoción de la cooperación en la expansión de inversiones y comercio, cooperación aduanera, de industrias emergentes, de cadenas industriales, de desarrollo tecnológico, entre otros. De este modo, se agilizaría el transporte de personas, mercancías, hidrocarburos, así como de alta tecnología (Observatorio de Política China, 2018).

Pero si bien, es China el país de mayor intercambio con la región de América Latina, el flujo comercial también se ha incrementado con otros países de Asia-Pacífico; así por ejemplo, se tiene que Chile, México y Perú son los tres países de la región que más han incrementado sus flujos comerciales con Asia en los últimos años:

2010-2014, después de China, la India ha sido el socio más importante de Colombia y México en cuanto a exportaciones se refiere, dicho país adquirió en promedio 21,6% de las exportaciones colombianas a Asia y 16,5% de las mexicanas. Japón, entre tanto, se situó como el segundo receptor de las exportaciones chilenas (22,1%) y peruanas (17,9%) con destino a Asia. Teniendo en cuenta todo lo anterior, Chile y Perú han sido los países que más han avanzado en su inserción en las corrientes comerciales de la región del Asia y el Pacífico. Ello se corresponde con una política orientada en esa dirección por sus respectivos gobiernos a lo largo del período y que se expresa en la membresía de ambos en los dos esquemas de integración comercial que existen entre las dos regiones geográficas, la Asociación Transpacífica (Transpacific Partnership, TPP en inglés) y el Foro de Cooperación Asia-Pacífico (APEC, en inglés) (De Miranda y Peláez, 2016).

Este incremento en el flujo comercial, refleja la importancia que ha adquirido el mercado asiático para toda la región, a tal punto que estos países asiáticos han logrado posicionarse para México, Chile y Perú entre sus actuales mercados como los más importantes, en el caso puntual de Chile, este país ha logrado mantener en los 10 últimos

años una balanza superavitaria con los países de Asia, fortaleciendo considerablemente su comercio y su capacidad exportadora, un ejemplo regional de lo que Colombia podría proyectar para alcanzar una diversificación comercial.

Importancia para Colombia

En la historia de Colombia la relación económica preferencial ha sido con Estados Unidos, la inserción hacia el Asia-Pacífico en la historia del país no se encontraba como una prioridad en su política exterior, sin embargo “el posicionamiento que ha adquirido Asia-Pacífico en el mundo como un actor relevante en términos económicos, también ha llamado la atención de Colombia” (Pastrana, Castro, González, 2017, 420), este creciente interés se hace más relevante en cuanto a la agenda de política exterior para Colombia en el gobierno de Juan Manuel Santos, donde uno de los objetivos primordiales fue la diversificación de relaciones y el mejoramiento de la imagen del país ante la comunidad internacional, este objetivo se fundamentó desde los diálogos en la Habana para la superación del conflicto con las FARC, el gobierno colombiano buscó mejorar su imagen internacional para atraer, no solo el apoyo de la comunidad internacional, sino también, proyectar confianza.

La nueva imagen de Colombia hacía el mundo, buscaba varios objetivos, entre ellos, atraer la inversión extranjera, encontrar apoyo (financiero, técnico, entre otros) para la implementación de lo propuesto en el Acuerdo de Paz, promover la cooperación, diversificar el mercado colombiano, así como promover el turismo y generar confianza para inversores y empresarios. Para el objetivo de la diversificación de las relaciones exteriores, el gobierno de Juan Manuel Santos mostró un interés creciente por la región asiática; dentro de los acercamientos más importantes de Colombia hacia el Asia-Pacífico, está el acercamiento a China, “Colombia y China han firmado cerca de 27 instrumentos para fomentar la cooperación en diversas áreas que incluyen la economía, la tecnología, la cultura y la agricultura, entre otros” (Cancillería de Colombia, 2016).

A nivel comercial, el flujo entre Colombia y China ha venido en un crecimiento acelerado desde el año 2010, tanto que en la actualidad, China es el segundo socio comercial

para el país luego de Estados Unidos; sin embargo, uno de los principales retos que Colombia tiene para tener una balanza comercial positiva con China y los países asiáticos, es ofrecer mayor variedad de productos, con características más competitivas pues, según las características de la demanda serían agroindustriales y de valor agregado. Esto implicaría un programa de política pública de transformación productiva con miras a satisfacer las necesidades y oportunidades del mercado chino. Ambos requisitos demandan una transformación del modelo de desarrollo que debe empezar por el campo.

Sin embargo, Colombia aún presenta una distancia considerable en la participación de iniciativas con Asia-Pacífico, se tiene que Colombia se encuentra aún rezagada en comparación a la región ya que no se hace parte del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), ni del Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico (CPTPP). Esta situación evidencia la falta de aprovechamiento por parte de Colombia a iniciativas importantes para el fortalecimiento de las relaciones con Asia-Pacífico, Colombia es el único país que siendo miembro de Alianza Pacífico, no hace parte del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico, foro donde participan 21 de las economías más dinámicas y posicionadas en la actualidad, en el cual se concentra casi la mitad del comercio mundial y aproximadamente el 59% del PIB mundial, esta iniciativa ha resultado en beneficios como la reducción de tiempo, costos y tarifas entre los países participantes aumentando los flujos comerciales, lo que constituye una potencial oportunidad para Colombia y la dinamización comercial; ahora, en cuanto al Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico (CPTPP), Colombia ya ha solicitado formalmente su ingreso al acuerdo, en el cual se establecen mecanismos para la eliminación de aranceles a productos industriales y agrícolas en una zona comercial donde hay un intercambio que supera los 3,84 billones de dólares, un mercado potencial para Colombia, con grandes ventajas, como la reducción en costos.

Rol de Buenaventura en potenciales procesos de inserción económica

Buenaventura, por ser el puerto más grande de Colombia y la conexión comercial de Colombia al Asia-Pacífico, es el foco de atención en este trabajo, en primera instancia por su importancia comercial, debido a que es a través de Buenaventura donde se mueve más del 60% del total de mercancía que entra y sale de Colombia y, en segundo lugar, dado el

crecimiento que ha evidenciado en los últimos años, “Durante 2017, el puerto de Buenaventura movilizó un millón de contenedores por primera vez, convirtiéndose en uno de los 10 puertos más importantes de América Latina” (El País, 2018a). Estas cifras positivas a nivel comercial para el país son una muestra de las innumerables posibilidades y la ventaja competitiva que este puerto posee y plantea su aprovechamiento para lograr el objetivo de la diversificación y el estrechamiento de las relaciones comerciales con la región asiática.

Sin embargo, es importante resaltar que a pesar de la gran ventaja geográfica que representa el Puerto de Buenaventura, enfrenta grandes obstáculos debido al atraso en cuanto a las vías para conectar con el centro del país, uno de los principales problemas ya que esto hace mucho más demorado el proceso logístico de las mercancías y encarece los costos, por lo que muchas industrias prefieren enviar sus mercancías por el puerto de Santa Marta o Cartagena, es así como usualmente un camión tarda más de 20 horas en llegar al puerto desde Bogotá, debido a la deplorable condición de la carretera, genera un costo mayor de casi el triple del flete y como lo expone Domingo China, gerente de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. 2013:

Vale más llevar un contenedor de Buenaventura a Bogotá que traerlo de China, Japón o Corea al puerto del Pacífico. Como son tan grandes los buques, los fletes está a muy bajos precios, en cambio transportar la mercancía por carretera en el país es bastante costoso (El País, 2018).

En los últimos años se han realizado millonarias concesiones para la modernización del puerto, con el fin de poder adaptarse al incremento comercial, debido a su atractivo geoestratégico; el puerto, según la información de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. (Sprbun), se encuentra cerca del canal de Panamá, equidistante entre Vancouver (Canadá) y Valparaíso (Chile) y es uno de los puertos del continente americano más cercanos al Lejano Oriente y Asia. Esta posición geográfica representa la ventaja geoestratégica más importante para Colombia y su conexión al Asia-Pacífico, es por esta razón que logísticamente el puerto de Buenaventura resulta fundamental, así como la conexión entre este puerto a las principales ciudades del país con el fin de reducir el tiempo

y los costos para los fletes, al mejorar estos dos puntos fundamentales a nivel comercial, este puerto será más atractivo para inversionistas y empresarios del país, lo que podría facilitar y aumentar el flujo de comercio entre Colombia y Asia.

El proceso de inserción comercial podría estimularse mediante el aprovechamiento de las políticas establecidas para el tratamiento particular de zonas afectadas por el conflicto durante los últimos 50 años, las cuales ya se han referido en este documento, éstas permitirían darle importancia a los problemas sociales, los cuales resultan ser el punto de partida para lograr con éxito la consecución de los objetivos propuestos para el desarrollo regional, “el éxito económico y social, se explica en buena medida por la fijación del objetivo central de la eliminación de la pobreza y la elevación de la calidad de vida, aplicando para ello planes –direccionamientos estratégicos– políticas y herramientas sectoriales” (Avellaneda, Nieto, Ortiz y Orjuela, 2016, p. 10). Colombia enfrenta grandes retos para la superación de la inequidad y desigualdad, lo que será clave para la superación del conflicto y el desarrollo que se tiene por objetivo, razón por la que es pertinente la reflexión de Pastrana y Gehring (2017) en el sentido que, más allá de la correcta implementación de los acuerdos de La Habana, terminar con el conflicto pasa por concretar una transformación del aparato productivo que aún resulta precario.

Desde este contexto, las políticas establecidas en marco del Acuerdo de Paz pueden ser el punto de partida para lograr, en primera instancia, el fin efectivo del conflicto y, simultáneamente, la base para abordar un verdadero proceso de inserción comercial hacia la Cuenca del Pacífico, que habrá de contribuir, no solamente al progreso local, sino en la perspectiva del crecimiento económico y el desarrollo social del país:

La construcción de paz pasa por llevar la presencia estatal a lugares en los que nunca ha estado, y esa presencia no debe ser únicamente militar, como en los últimos años, sino sobre todo de infraestructura social, política, jurídica y física (Pastrana y Gehring, 2017).

Esta presencia integral logrará mitigar la desigualdad, la inequidad, la falta de oportunidades, la distribución de la riqueza y todos los objetivos propuestos en los diferentes planes institucionales.

Pero, ¿Qué podría suceder para el país, si Colombia estrecha relaciones comerciales y logra la inserción comercial al Asia-Pacífico de forma activa y constante? en primer lugar, que la diversificación de mercados no solo contribuye al marco económico, sino que también representa solidez y reducción de la dependencia comercial que se tiene en gran parte con los Estados Unidos; al diversificar relaciones comerciales, empresarios e inversionistas del país tendrán oportunidad de destinar sus productos y servicios a muchos más mercados de forma competitiva, se generarán empleos y oportunidades de mejorar las condiciones de vida de las personas; adicionalmente, las relaciones comerciales servirán para lograr acercamientos a países que han logrado implementar modelos de desarrollo mayormente exitosos, de los cuales se puede obtener cooperación e inversión extranjera directa, esto último resulta relevante si se toma en cuenta que, luego de la firma de los Acuerdos de Paz, se han propuesto iniciativas y proyectos macro y regionales para las cuales es necesaria una inyección de capital y cooperación técnica que permita materializarlos.

Sin embargo, es fundamental el papel del Estado colombiano para el logro y promoción de estos beneficios, ya que sólo serán posibles si se produce un fortalecimiento de las capacidades de las instituciones estatales, así como la transparencia de las mismas, que permitan la aplicación de políticas para la regulación de la Inversión Extranjera Directa y los recursos puedan ser destinados sustancialmente a la transformación productiva del país, al fortalecimiento y mejora de las estructuras comerciales más convenientes, acompañada de políticas macroeconómicas que promuevan, no solo la estabilidad económica, sino los encadenamientos productivos entre diversos sectores nacionales.

Una inserción comercial competitiva, requiere inversión estatal, en el caso colombiano, es necesaria la inversión en infraestructura terrestre entre Buenaventura y las principales ciudades de país como Bogotá, ya que uno de los mayores obstáculos, como se ha mencionado anteriormente, es la reducción de costos y tiempo entre las principales

ciudades del país y el puerto, lo que redundaría en mayor flujo comercial; por otra parte, una activación comercial de tanta magnitud debe ser complementada con políticas sociales y de reinversión en la zona, de manera que brinden condiciones y oportunidades en educación, salubridad y salud y contribuyan al mejoramiento de la calidad de vida de la población.

DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

La ubicación geoestratégica de Buenaventura constituye una gran ventaja en la perspectiva de la inserción económica y comercial de Colombia con los países asiáticos, lo que, a su vez, ofrece un promisorio escenario para el desarrollo local que puede hacerse extensivo a nivel nacional; sin embargo, es imperativo entender que, abordar un proyecto de desarrollo de tal magnitud en Colombia, demanda la superación de la fragilidad institucional que se evidencia en el país y que, particularmente, en Buenaventura, explica el enorme atraso socio – económico que patentizan esos indicadores.

Por otra parte, si bien, los instrumentos que se institucionalizaron en marco del proceso de negociación entre la insurgencia y el gobierno de Juan Manuel Santos y que fueron suscritos en el Acuerdo de Paz, como los PDTES, PATR y las ZOMAC, brindan una gran oportunidad para emprender un proceso como el de la integración económica hacia la Cuenca del Pacífico, éste también debe contar con un alto componente de voluntad política, así, por ejemplo, Colombia es el único país miembro de la Alianza Pacífico que no integra el Foro de Cooperación Económica Asia – Pacífico, el cual, concentra la mitad del comercio mundial, el país tampoco hace parte del Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico.

Es evidente que la inserción comercial de Colombia en la Cuenca del Pacífico, a través de Buenaventura, ofrece enormes beneficios y que éstos van más allá de lo meramente económico, pues contribuiría ampliamente al mejoramiento de las condiciones de vida de la población local que ha sufrido los rigores del conflicto y el abandono estatal; por otra parte, su implementación puede trascender en beneficio del desarrollo nacional, generar un impacto que obre para reducir las brechas sociales que en Colombia han sido acicate en la historia del

conflicto, y de esta forma coadyuvar en el cumplimiento y materialización de los compromisos suscritos en el Acuerdo de Paz.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Agencia de Renovación del Territorio. (2019). *Con la firma del Plan de Acción del PDET del Pacífico Medio, el Gobierno y las comunidades más afectadas por la violencia dan un paso hacia la transformación de estos territorios*. Recuperado de <https://bit.ly/2UAKyRV>

Alto Comisionado para la Paz (2016) *Acuerdo final para la terminación del conflicto y la construcción de una paz estable y duradera*. Recuperado de <https://bit.ly/39j2C3u>

Ángulo, R., Díaz Y., y Pardo, R. (2011). *Índice de Pobreza Multidimensional para Colombia (IPM-Colombia)*. Recuperado de <https://bit.ly/39eKNmt>

Avellaneda, R., Nieto, M., Ortiz, W., y Orjuela, C. (2016). *Colombia, Corea del Sur y Malasia. Sus políticas industriales 1970 - 2012*. Bogotá: Universidad EAN.

Banco Mundial. (2017). *Informe anual 2017 del Banco Mundial: acabar con la pobreza extrema, aumentar la prosperidad compartida (español)*. Recuperado de <https://bit.ly/2WKc0us>

Cámara de Comercio de Buenaventura. (2016). *Ventajas competitivas*. Recuperado de <https://bit.ly/3brndEp>

Cancillería de Colombia. (2016). *República Popular China*. Recuperado de <https://bit.ly/2UhqI1>

CEPAL (2018) *Observatorio América Latina – Asia Pacífico. Boletín número 13*. Recuperado de <https://bit.ly/3dtpgv>

Consejo Privado de Competitividad. (2017). *Informe Nacional de Competitividad 2016-2017 - Consejo Privado de Competitividad*. Recuperado de <https://bit.ly/2vRDH9O>

DANE. (2017). *Mercado laboral de la ciudad intermedia Buenaventura*. Recuperado de <https://bit.ly/2UBFat5>

DANE. (2017a). *Mercado laboral de la ciudad de Buenaventura 2016*. Recuperado de <https://bit.ly/2UEQ6X7>

DANE. (2018). *Declaración Comité de Expertos en pobreza – Publicación datos de pobreza y desigualdad*. Recuperado de <https://bit.ly/2y3ZjAl>

De Miranda, M., y Peláez, J. (2016). *Las relaciones económicas entre América Latina y Asia*. Cali: Sello Editorial Javeriano.

Descartes Datamyne Latam. (2018). *China y Latino América: Intercambio Comercial*. Recuperado de <https://bit.ly/3ajWycA>

DNP. (2017). *Buenaventura, la puerta de entrada al Pacífico, comienza a diseñar su desarrollo a 20 años*. Recuperado de <https://bit.ly/2ybpV2J>

El País. (2018). Buenaventura, frente a un mar de oportunidades y desafíos. *El país*. Recuperado de <https://bit.ly/2JbWek8>

El País. (2018a). Comercio exterior tuvo un repunte por Buenaventura en 2017. *El país*. Recuperado de <https://bit.ly/2Jh17IC>

El Tiempo. (2019). Cárcel para implicados en caso de la Dían en Buenaventura. *El Tiempo*. Recuperado de <https://bit.ly/39mZgMV>

El Tiempo. (2019a). Hospital Distrital de Buenaventura, en riesgo de liquidación. *El Tiempo*. Recuperado de <https://bit.ly/3alKyHk>

Estevadeordal, A. (2018). *América Latina en la nueva arquitectura comercial Asia-Pacífico*. Recuperado de <https://brook.gs/2wESBAq>

Ministerio de Hacienda. (2017). *Boletín 215 "344 municipios del país tendrán una vía más rápida al desarrollo con la creación de las ZOMAC"*. Recuperado de <https://bit.ly/2QMqN43>

Moya, J. (2019). Cinco directores de la DIAN no vieron la corrupción de Ambuila en Buenaventura. *Las 2 orillas*. Recuperado de <https://bit.ly/2WKHaSu>

Observatorio de Política China. (2018). *Latinoamérica y la Iniciativa OBOR*. Recuperado de <https://bit.ly/2xl9aBJ>

Pastrana, E., Castro, R., y González, P. (2017). Las relaciones entre Colombia y China: perspectivas para una asociación estratégica, comprehensiva e integral. En E.

Pastrana y H. Gehring. *La proyección de China en América Latina y el Caribe* (pp.409-446). Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana.

Pastrana, P., y Gehring, H. (2017). *La proyección de China en América Latina y el Caribe*. Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana.

Presidencia de la República de Colombia. (2016). *Acuerdo final para la terminación del conflicto y la construcción de una paz estable y duradera*. Recuperado de <https://bit.ly/2y9r1fg>

Secretaría de Planeación. (2018). *Plan de Ordenamiento Territorial “Convivencia Pacífica desde la Diversidad”*. Recuperado de <https://bit.ly/2JbNvyx>

Semana. (2017). Las seis deudas históricas por las que protestan en Buenaventura, cifras de pobreza, desempleo, inseguridad. *Revista Semana*. Recuperado de <https://bit.ly/3dn3tn8>

Sen, A. (2000). *Desarrollo y Libert*