

**ANALISIS DE LA SITUACION DE LOS FLUJOS
COMERCIALES (IMPORTACIONES Y
EXPORTACIONES) POR EL PUERTO DE
BUENAVENTURA, GENERADO POR LA DINAMICA DEL
APEC**

LUIS JOAQUIN DUCON FONSECA

AÑO 2010

**A Todas las personas que en
transcurso de mi vida,
colaboraron en mi crecimiento
personal. En especial a
Bernarda y Diego mis padres;
Jennifer Norexa y Kevin
Edgardo, mis hijos**

ÍNDICE GENERAL.

INTRODUCCIÓN.	9
 CAPÍTULO I.	 13
1.1 Marco Teórico.	14
1.1.1. Comercio Internacional.	15
1.1.2. Marco Histórico.	19
1.1.3. Integración.	23
1.1.3.1. Cooperación.	23
1.1.3.2. Tipos de Integración.	24
1.1.3.3 Integración Europea.	25
1.1.3.4. Integración Asiática.	28
1.1.3.4.1. Importancia de la zona.	30
1.1.3.5. ASEAN.	30
1.1.3.5.1. Historia del proceso ASEAN.	31
1.1.3.5.2. Aspectos Comerciales.	33
1.1.3.5.3. Interpretación del espectacular crecimiento de la región.	34
1.1.3.6. APEC (ASIA PACIFIC ECONOMIC COOPERATION).	35
1.1.3.6.1. Estructura de la APEC Órganos de control y gobierno.	37
➤ Reunión de Líderes de las economías.	
➤ Reuniones Ministeriales.	
➤ Consejo Asesor Empresarial ABAC (APEC Bussines Advisory Council)	
➤ Reunión de funcionarios de alto rango (SOM).	
➤ Grupos de Trabajo WG.	
➤ La SK Forces.	
➤ Secretariado.	
1.1.3.6.2. Una mirada individualizada (algunos países).	39
➤ Singapur.	

➤ Malasia.	
➤ Tailandia.	
➤ Indonesia.	
➤ Las Interconexiones de la ASEAN.	
1.1.3.7. Mercosur.	40
1.1.3.8. Focalae y el fortalecimiento del este de Asia.	42
1.2. Comentarios APEC – Latino América.	46
Citas	50
 CAPÍTULO II.	 53
2. Relaciones comerciales de Colombia con los países asiáticos.	54
2.1. Historia de las relaciones de Latino América con Asia.	56
2.2. Relaciones de Colombia con los países del Asia Pacífico.	56
2.3. Relaciones comerciales Colombia – Economías de la APEC.	62
Citas.	69
 CAPÍTULO III.	 71
3. Historia de Buenaventura.	72
3.1. Reseña Histórica.	72
3.1.1. Conquista, colonia, independencia.	72
3.1.2. La República.	77
3.1.2.1. Primer muelle 1882.	80
3.1.2.2. Segundo muelle 1923.	83
3.1.2.3. Tercer muelle.	85
3.1.3. La Época de Colpuertos.	90
3.1.4. La privatización. Sociedades Portuarias.	91
3.2. Ferrocarril del Pacífico.	92
3.3. La carretera al mar.	94
3.4. El café.	97
Citas	100

CAPÍTULO IV.	102
4. El Pacífico Colombiano	103
4.1. La pobreza.	105
4.2. Aspectos naturales.	106
4.3. Ubicación Geográfica.	106
4.4. Población.	108
4.4.1. Población Afrocolombiana.	108
4.4.2. Población Indígena.	109
4.4.3. Relaciones Interétnicas.	113
4.5. Potencial extraordinario.	114
4.6. Buenaventura, el Pacífico Colombiano, Problemas de hoy.	116
Citas.	
 CAPÍTULO V.	119
Conclusiones.	120
Recomendaciones.	123
 BIBLIOGRAFÍA.	126
ANEXOS.	132

ÍNDICE TABLAS Y GRÁFICAS.

CAPÍTULO I

GRÁFICAS

Gráfica 1. Imagen Sede del Mercosur en Montevideo.	41
---	----

CAPÍTULO II

TABLAS

Tabla 1. Relaciones diplomáticas de Colombia con las economías miembros de la APEC.	56
Tabla 2. Balanza comercial Colombia-Economías de la APEC enero - diciembre 1996 (en USD\$).	57
Tabla 3. Exportaciones Colombianas hacia países APEC – 2005.	59
Tabla 4. Importaciones Colombianas hacia países APEC – 2005.	60
Tabla 5. Balanza comercial 2005 Colombia - APEC (en miles de dólares). .	61
Tabla 6. Balanza comercial 1985 Colombia – APEC (en miles de dólares). .	62

GRÁFICAS

Gráfica 1. Mapa cuenca de los países que tienen costa sobre el Océano Pacífico.	49
Gráfica 2. Mapa costa Pacífica Colombiana.	53
Gráfica 3. Exportaciones Colombianas hacia países APEC – 2005.	59
Gráfica 4. Importaciones Colombianas hacia países APEC – 2005.	60

Capítulo III

TABLAS

Tabla 1. Exportaciones por el puerto de Buenaventura.	73
Tabla 2. Estadísticas aduaneras nacionales.	76
Tabla 3. Exportaciones por Buenaventura en 1909.	77
Tabla 4. Buenaventura participación de la aduana en el total nacional de exportaciones 1980-1989.	82
Tabla 5. Buenaventura, participación de la aduana en el total nacional de las importaciones 1980-1989.	83
Tabla 6. Cuadro comparativo movimiento carga por sociedades portuarias regionales 2002 – 2006.	86
Tabla 7. Movimiento de mercancías por el ferrocarril.	25
Tabla 8. Exportación cafetera desde 1845 a 1926.	95

GRÁFICAS

Gráfica 1. Exportaciones por el puerto de Buenaventura.	73
Gráfica 2. Mapa del Valle del Cauca.	74
Gráfica 3. Estadísticas aduaneras nacionales.	76

CAPÍTULO IV

TABLAS

Tabla 1. Población del Pacífico Colombiano.	98
Tabla 2. Estimativos de la composición étnica.	101
Tabla 3. Censo DANE 2005.	106

GRÁFICAS

Gráfica 1. Mapa del litoral Pacífico Colombiano.	98
---	----

INTRODUCCIÓN.

La República de Colombia está situada en la esquina norte del subcontinente Suramericano, posee costas tanto sobre el Océano Atlántico como sobre el Pacífico. Con el descubrimiento por parte de los españoles en 1539, comienza para los habitantes nativos y recién llegados a estos territorios un intercambio de bienes y servicios, ente los territorios recién conquistados y los puertos allende del Océano Atlántico, con el poder dominante: la metrópoli: España, dado que con la apertura de esta nueva frontera se realizan intercambios de productos que no se producen en Europa y al mismo tiempo se traen productos y pasajeros a las nuevas posesiones descubiertas.

La región del Pacífico Colombiano, a donde está situado el puerto de Buenaventura, es el lugar por donde se ha desarrollado parte del comercio exterior Colombiano.

En desarrollo de la maestría: Integración Económica Global y Regional curso 2007-2008 de la Universidad Internacional de Andalucía UNIA; como requisito de grado, para optar a la titulación: se presentó la propuesta de investigación denominada: Análisis de la situación de los flujos comerciales (Importaciones, Exportaciones) por el puerto de Buenaventura, generado por la dinámica del APEC, Con la Tutoría del Dr. Ernesche Rodríguez Asien.

Para dar cumplimiento a este requisito se presenta el siguiente trabajo:

PROBLEMA CIENTIFICO A RESOLVER:

¿Cómo se desarrollarían los flujos comerciales en el puerto de Buenaventura con la inclusión de Colombia en la APEC?

HIPOTESIS.

La participación de Colombia en la APEC generaría para el puerto de Buenaventura un impacto positivo en el desenvolvimiento económico, pero hay la infraestructura física, y el capital humano para afrontar la situación?

OBJETIVO GENERAL.

El objetivo general de esta investigación es analizar las ventajas y oportunidades de utilizar con más eficacia el puerto de Buenaventura generado por la dinámica del APEC.

OBJETIVOS ESPECIFICOS.

- Dar a conocer la historia y evolución del puerto de Buenaventura.
- Analizar los intercambios del comercio exterior colombiano realizados con los países de Asia.
- Hacer una revisión sobre la forma como Colombia, ha desarrollado sus relaciones diplomática Comerciales. con los países Asiáticos.
- Realizar una critica a gobierno colombiano sobre el olvido y falta de atención hacia su región pacifica y su puerto de Buenaventura, que se derivan tanto de los resultados de la investigación, como de la evidencia empírica.

El plan consta de cinco capítulos, así:

Capítulo I; comprende el marco teórico que sirve de base para el desarrollo del presente trabajo, en el se elabora un recuento de diferentes, teorías, escuelas económicas, conceptos; tales como: comercio, integración económica, tomando como eje central la teoría del comercio internacional , propuestas por: David Ricardo, Jhon Stuart Mill y otros; la teoría de la integración económica de Jan Timbergen. Las teorías sobre la historia, los bloques comerciales, sus desarrollos a través de diversos autores, como también la práctica en diferentes lugares.

En el capítulo II. Se analizan los intercambios de comercio exterior colombiano con los países de Asia, plasmada a través, de políticas de los estadistas y dirigentes del país en la formulación de la política comercial exterior y sus relaciones internacionales. Y cómo después de la Guerra de Corea, la dirigencia se entera que más allá del ancho mar Pacífico existen un grupo de pueblos con una dinámica propia de desarrollo económico.

Se nota acá la incongruencia en los derroteros, al observar que Ministerio de Relaciones Exteriores no atina en una estrategia de inserción al Pacífico.

En Capitulo III, se estudia y analiza la historia y evolución del puerto de Buenaventura, desde la conquista, su génesis y como de ser un simple caserío de pescadores termina convirtiéndose en el puerto más importante de Colombia en nuestros días. En este recorrido se analizan los tropiezos y victorias, de una idea; del triunfo sobre la naturaleza hostil, trampas y errores humanos acaecidos a lo largo de 450 años y la importancia de un producto: el café, en la economía colombiana y en el desarrollo del puerto.

En este apartado, se encuentra igualmente cómo el desarrollo ha estado condicionado a los poderes mundiales, en especial, durante la última centuria correspondientes a la influencia Inglesa y Norteamericana, en el manejo de las relaciones comerciales colombiana respondiendo a la oferta y demanda de materias primas, como de productos elaborados del centro a la periferia.

En este apartado, capítulo IV, nos centramos en las condiciones socioeconómicas del territorio denominado el Pacífico Colombiano, sus habitantes, los grupos étnicos que lo componen, sus falencias en educación y salud, 3e infraestructura; y como el centralismo o el poder político de la capital del país no ha permitido el avances de estos grupos sociales y de la región.

Y, por último, en el capítulo V, se exponen las conclusiones que arroja el trabajo de acuerdo a la pregunta problema: “el olvido y falta de atención del gobierno Colombiano en su Región Pacífica colombiana y su puerto de Buenaventura, se ha traducido en dificultades para atender los crecientes flujos de mercancías de: importación y exportación” que es el objetivo del estudio y se formulan algunas recomendaciones.

Se finaliza el trabajo con una bibliografía y anexos que sirven de soporte a la investigación..

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

1.1. MARCO TEÓRICO.

Jan Tinbergen en su texto clásico HACIA UNA ECONOMÍA MUNDIAL da, la que se puede considerar primera definición de Integración así: *“La integración es la creación de la estructura más deseable de la economía internacional, mediante la remoción de los obstáculos artificiales a su operación óptima y la introducción deliberada de todos los elementos deseables de coordinación y de unificación”*⁽¹⁾, A su vez Balassa define: *“Integración es un fenómeno dinámico y a la vez estático que debe considerarse, tanto como un proceso como un estado de cosas. La integración económica lleva a la eliminación progresiva de prácticas discriminatorias y un estado de cosas que se caracteriza por la ausencia de dichas prácticas”*.⁽²⁾

Tinbergen distingue entre integración negativa e integración positiva: Las medidas negativas suponen eliminar los obstáculos que separan las economías, por ejemplo, suprimir los aranceles entre países miembros; las medidas positivas entrañan mecanismos de cooperación, por ejemplo, armonizar políticas macroeconómicas, que se van ampliando conforme la integración avanza y que resultan más complicadas de poner en práctica.

La integración se conforma como uno de los elementos más característicos de la economía internacional presente y futura, según indican las tendencias que pueden vislumbrarse. Si bien, el fenómeno no es novedoso, lo que resulta significativo es su generalización y los nuevos rasgos que ostenta con lo que adopta la forma de regionalización identificado también como nuevo regionalismo.⁽³⁾

Haberler a su vez define la integración como: *“Relaciones económicas más estrechas entre las áreas a las que concierne la libre circulación de los factores de producción y la coordinación de las políticas económicas con el propósito de favorecer la igualación de los precios de los productos y los servicios.”*

Como colorarlo de dichas teorías se reduce la integración a la eliminación de los obstáculos al intercambio; se subrayan los hechos del mercado y del intercambio y no de la producción, se alude de manera explícita a la

maximización (optimización) en el sentido tradicional del equilibrio walrazo-paretiano.

1.1.1. COMERCIO INTERNACIONAL.

Steimberg, F. (2004), afirma: “Desde que en 1776 Adam Smith publicara *La riqueza de las Naciones*, ningún académico ha contradicho la tesis según la cual la división del trabajo y el libre cambio constituye el mejor modo de alcanzar el máximo bienestar”. Llevando éste razonamiento al ámbito internacional David Ricardo primero y John Stuart Mill, después formularon la teoría clásica del comercio internacional: Defensa a ultranza del *laissez faire* entre naciones y duro ataque contra las prácticas mercantilistas y contra cualquier tipo de medida que impidiera su generalización a todos los bienes y a todas las naciones. ⁽⁴⁾

El sustento básico de estas teorías era la existencia de competencia perfecta. Ésta permitía, a través de la práctica del librecambio, aumentar el bienestar de los países. Aquella nación que no quisiera entrar en el libre juego del intercambio no se beneficiaría de éste, pero prácticamente no perjudicaría a las demás o lo haría de un modo insignificante.

A lo largo de los últimos dos siglos ésta teoría se ha mostrado básicamente correcta. Las fases históricas de mayor liberalización comercial (en especial los períodos 1890-1914 y 1945-1973) aumentaron el bienestar de todas y cada una de las naciones inmersas en los intercambios internacionales, mientras que la contracción de los flujos comerciales se debió a motivos políticos como guerras, movimientos económicos defensivos en tiempos de crisis,

A su vez en el plano teórico las tesis clásicas fueron retocadas y ampliadas pero nunca sustituidas. Se les añadieron las formulaciones gráficas y matemáticas de las que carecían y se matizaron algunos conceptos, pero su robustez desde el punto de vista teórico y conceptual no se puso en entredicho.

A. Marshall dotó a la teoría Ricardo-Mill de un aparato gráfico, Edgeworth matizó algunos detalles y ya entrado el siglo, Heckscher y Ohlin formularon (con la posterior colaboración de Samuelson), su modelo de las proporciones de los factores que sí supuso un avance sobre la teoría original aunque se deba más al instrumental matemático que empleó que a una auténtica revolución en sus ideas.

Además, no en el plano estricto de la economía internacional, sino dentro de la evolución del pensamiento teórico en economía; primero L. Walras, a finales del siglo XIX y posteriormente K.J. Arrow y G. Debreu en 1951 dieron el sustento teórico definitivo al *laissez faire* y a las nociones de eficiencia del mercado que Adam Smith había introducido casi dos siglos antes (aunque no demostrado) con su metáfora de la “mano invisible” mediante la demostración de la existencia, unicidad y estabilidad del equilibrio general.

Por otra parte, en el plano práctico, en especial tras la Segunda Guerra Mundial, las recomendaciones e imposiciones de los organismos internacionales como el FMI, el BM y sobre todo, del GATT perseguían un objetivo muy claro: La generalización del libre cambio mediante la paulatina reducción de todo tipo de limitación, así como la prohibición de acciones unilaterales de las naciones que distorsionaran la competencia.

Ni siquiera la crisis del petróleo (1973) redujo drásticamente los intercambios comerciales (el crack del 29 sí lo había hecho) con lo cual parecía que la discusión entre neo keynesianos y monetaristas no tenía en el terreno del comercio internacional uno de sus campos de batalla.

Pero a finales de los años setenta y principios de los ochenta, de la mano de J. Brander, B. Spencer, P. Krugman y A. Dixit entre otros, aparecen las primeras elaboraciones teóricas fundadas en la existencia de fallos de mercado que parecen haber empezado a contradecir, aunque sea tímidamente y no en todos los casos, que los intercambios internacionales se fundamentan exclusivamente en la ventaja comparativa y que la defensa bajo cualquier circunstancia del libre comercio y en especial, de la no-intervención estatal en este campo de la economía podría no ser la práctica óptima. En palabras de P. Krugman: “...el replanteamiento de la base analítica de la política comercial es

una respuesta al cambio real ocurrido en el ambiente y al progreso intelectual logrado en el campo de la economía". Estas nuevas teorías utilizan las herramientas de la teoría económica y la formalización matemática y por tanto suponen una crítica mucho más robusta a las teorías neoclásicas que las que provenían de otros campos de la economía como la sociología o la estructura económica.

El comercio de los bienes que incorporan alta tecnología es más susceptible de ser explicado por estas nuevas teorías, donde los rendimientos crecientes de escala y las barreras de entrada a la industria juegan un papel determinante a la hora de configurar la estructura del mercado; sin embargo veremos cómo en prácticamente todos los sectores aparecen nuevas ganancias derivadas del comercio, debido especialmente a la sofisticación en la diferenciación del producto. Además la nueva teoría introduce un nuevo componente: La importancia de la historia, es decir, el importantísimo papel que juega la localización inicial de las industrias, que muchas veces se debe a accidentes históricos en vez de responder a pautas predecibles.

De las construcciones originales de: Smith, Ricardo, el mundo ha cambiado sus relaciones económicas; los países, los modelos evolucionan y las construcciones ideológicas que responden a los intereses de los detentadores del poder.

El modelo del libre comercio ya no explica de forma satisfactoria los sucesos que ocurren, ni el mundo: es ideal. Los países piden comercio, para sus productos, pero niegan las posibilidades a los demás. Es decir una vía es buena si favorecen mis intereses, pero no tan buena, si no los favorece. Hay asimetría entre los estados, no todos son iguales: en tamaño, ni en grado de desarrollo, pide a gritos una nueva explicación del comercio y esta surge con una nueva interpretación, la política comercial es más compleja. Por una parte el libre cambio podría seguir siendo la acción óptima del gobierno ya que, como veremos, las ganancias del comercio aumentan al introducir los rendimientos crecientes de escala y la diferenciación del producto. Pero por otro lado surge, debido a la imperfección de los mercados, un incentivo para los gobiernos para

llevar a cabo una política comercial estratégica que beneficie a la nación que la practique al permitir “crear” una ventaja comparativa allí donde en principio no la había.

Lo que podemos preguntarnos es: ¿Por qué estos cuestionamientos surgen precisamente en este momento, tras más de 150 años de aceptación de la teoría clásica? Tomando a P. Krugman podemos encontrar una primera y sucinta respuesta: *“Primero, la mayor importancia del comercio ha vuelto necesaria la consideración de la dimensión internacional de problemas siempre considerados como puramente internos. Segundo, el carácter cambiante del comercio, que se aleja del comercio basado en la simple ventaja comparativa y se acerca a aquel que se basa en un conjunto de factores más complejo, ha requerido una reconsideración de los argumentos tradicionales acerca de la política comercial. Por último, el reciente refinamiento de los economistas ha logrado que los practicantes abandonen algunos de sus supuestos simplificadores, tradicionales pero cada vez más insostenible”.* ⁽⁵⁾

Se expone a continuación de forma sucinta lo conocido los fundamentos de las llamadas nuevas teorías del comercio internacional, prestando especial atención al comercio estratégico. Estas teorías se complementan con los desarrollos recientes de la teoría de la organización industrial porque el nuevo enfoque de análisis se desarrolla en un campo en el que interactúan continuamente la economía internacional y la estructura de los mercados y donde son decisivos temas como las economías de escala, las barreras de entrada, el comportamiento de las empresas en ambiente estratégico, las externalidades tecnológicas, el aprendizaje mediante la experiencia y la inversión en I+D.

Entre ellos se encuentran temas muy diversos, desde la teoría de juegos no cooperativos con información imperfecta hasta la discriminación de precios, pero en particular hay algunos que tienen una relación muy directa con el modo en que se han desarrollado las nuevas teorías del comercio internacional.

Estos temas son:

- El comportamiento de los mercados oligopolísticos analizados mediante la teoría de juegos.
- El problema de las barreras de entrada a determinadas industrias.
- La inversión en I+D: Desde sus procesos de creación hasta los efectos externos que proyecta sobre el resto de la economía, así como las dificultades para proteger las innovaciones mediante patentes.
- Los rendimientos crecientes (economías de escala) y el aprendizaje mediante la experiencia.
- El papel que debe jugar el Estado mediante la política industrial en los mercados imperfectamente competitivos (tanto a nivel nacional como internacional).
- La diferenciación de productos en mercados de competencia monopolística.

Los nuevos enfoques explicativos del comercio internacional, mezclados con la formación de los grupos comerciales, integrados en cuerpos bastante fuertes, son nuestra realidad económica del siglo XXI y desde la cual formular hoy los posibles acontecimientos.

1.1.2. MARCO HISTÓRICO.

La evolución de acontecimientos que marcaron la formación de sucesos y de ellos sacar conclusiones, o por lo menos entender el por qué de las cosas, forma parte de la escuela conocida como la historia tradicional; Cicerón, en el siglo I a.C. afirmó que la “*historia es (...) maestra de la vida*”. Y el propio Cervantes, cuando en el siglo XVI afirmó que es “*advertencia de lo por venir*”.

(6)

Se describe una sucesión de hechos, que nos conducen a observar que intrínsecamente que son factores subjetivos e inasibles, han primado factores objetivos, tangibles, explicables y comprensibles.

La historia tradicional, en lo que podría considerarse uno de sus escasos pero insignificantes méritos, ha insistido siempre en la importancia de estudiar el pasado para aprender las lecciones que de él se desprenden. ⁽⁷⁾

Sin embargo, en la revalidación de la observancia de los fenómenos, para que tengan algún carácter debe prevalecer un análisis del por qué, de tal suerte que no sea una anécdota más, por tanto a la descripción se le trata de realizar un análisis y colocar en contexto de acuerdo a la época y la pretensiones de los poderes dominantes.

La simple descripción de la apariencia de los hechos históricos, prescindiendo del análisis de los mismos, aquellos que revelan la esencia de los mismos y de su relación con otros hechos históricos y el desenterrar o desempolvar nuevas evidencias en ausencia de hipótesis, son a su turno procedimientos inapropiados e insuficientes para arribar a conclusiones válidas y significativas para la construcción de una versión científica de la Historia.

La Historia, pues, es –debe– ser el estudio científico de cómo los pueblos, a través del tiempo, han encarado:

- a)** La satisfacción de sus necesidades básicas, creando cada uno su propia cultura, a partir de las especificidades del territorio en el que estuvo asentado;
- b)** El uso de los excedentes socialmente generados, distinguiéndose claramente qué fue gasto y qué fue inversión y en qué proporciones se dio cada uno;
- c)** Las relaciones internas y los intereses que representaba y defendía cada grupo y cómo lo hizo;
- d)** Las relaciones externas, de complementariedad cultural y comercial; y de conflicto y sus motivaciones;

e) Las relaciones de dominación y hegemonía, destacando las causas y los intereses que las desataban; y las consecuencias en cada uno de los protagonistas.

El axioma fundamental de la Historia, a partir de lo que se ha constatado para el ser humano individual, habida cuenta de las excepciones que justifican la regla, es:

Todos los pueblos aman la vida y quieren preservarla.

Los pueblos y en este caso específico: Colombia a traído a través de la historia bajo el yugo de los Imperios español, luego el inglés y ahora el norteamericano que han sido los poderes hegemónicos, han dictado o sino han delineado las políticas de los demás.

El caso de Buenaventura, a su vez ha sido determinada no solamente por el poder imperial, sino poder un poder central, este caso el centro de Colombia, que a su vez responde a los intereses de un poder superior, el poder imperial;

- **Imperio**, es el dominio (estructural y sistemático) que ejerce un pueblo, nación y/o Estado (hegemónico) sobre otro u otros pueblos, naciones y/o Estados (sojuzgados y/o dominados), y a través del que aquél obtiene beneficios objetivos (identificables y mensurables) a costa del perjuicio objetivo (también identificable y mensurable) de éstos.
- **Dominación**, es la mayor influencia (permanente o transitoria) que ejerce un pueblo, nación y/o Estado (dominante) sobre otro u otros pueblos, naciones y/o Estados (dominados), y a través del que aquél hace prevalecer sus intereses (territoriales, económicos, culturales, etc.).

En una primera instancia, la hipótesis mejor estudiada, el “imperialismo” sería un fenómeno relativamente reciente en la historia de la humanidad. Habría surgido en los albores del siglo XIX al propio tiempo que, existiendo imperios como el inglés, el español y el francés, se desató un vasto proceso de independizaciones alentado por las propias pugnas inter-imperiales. En el contexto de esas rivalidades cada potencia, independientemente o en alianza explícita o implícita con otra, buscó arrancarle a la tercera el control sobre los territorios que dominaba.

Quién puede dudar hoy, por ejemplo, que la independencia de los territorios de América se dio en ese marco: Estados Unidos, en efecto, surgió a la vida independiente con el apoyo de Francia y España, contra los intereses imperiales de Inglaterra. Y Latinoamérica, con el apoyo de Inglaterra y Francia, en contra de los intereses imperiales de España, quedó sembrada de nuevas repúblicas.

Inglaterra, por ejemplo, catapultada por la gigantesca acumulación de riqueza que le generó la Revolución Industrial, Landes D afirma: *“La revolución industrial trastocó el equilibrio de poder político, en el interior de las naciones, entre ellas y entre civilizaciones; revolucionó el orden social y transformó en la misma medida las formas de pensar y obrar”*.

Las novísimas repúblicas latinoamericanas, en particular las que había apoyado en su proceso de emancipación, sintieron su inmenso y avasallante poder económico, financiero y comercial, sustituyendo el Imperio Español.

Son aquellas que, sutil, “pacífica” e invariablemente, tienen sin embargo como consecuencia una gran transferencia de riquezas desde unos territorios hacia otros. ¿Cuáles son y dónde están esos pueblos y territorios que generan y transfieren riqueza? ¿Y cuáles son y dónde están los que reciben y usufructúan esa riqueza?

Estamos por cierto hablando de los modernos fenómenos de dependencia político–económica que, desde hace dos siglos, son característicos de la relación entre los pueblos del Norte y el Sur. Para concretarla, no ha sido necesario que los modernos “conquistadores” invadan militarmente sus modernas “colonias”. Ha sido suficiente que entren en juego, de un lado, las mismas sutiles formas de dominación cultural que se han dado en la humanidad desde siempre, en las que el pueblo o los pueblos hegemónicos imponen sus formas de vida y de conducta, sus valores y sus leyes; y de otro, han entrado en juego, esta vez en versión actualizada, novísimos destacamentos de ocupación: Las empresas transnacionales.

1.1.3. INTEGRACIÓN.

Según la definición de Wikipedia: *“Integración económica es el término usado para describir los distintos aspectos mediante los cuales las economías son integradas. Cuando la integración económica aumenta, las barreras al comercio entre mercados disminuyen. La economía más integrada o consolidada actualmente, entre naciones independientes es la [Unión Europea](#) y su zona 'Euro'. La integración consiste en eliminar, de manera progresiva las fronteras económicas entre países.”*

Integración económica es un fenómeno que se da entre diferentes países que buscan establecer mercados o alianzas, que trasciendan sus fronteras; con el fin de establecer mercados más amplios para sus bienes y servicios, lo mismo que aprovechar en forma más eficientes sus recursos tanto físicos como humanos; logrando con ello que la unidad integrada afronte con mayor fortaleza la competencia.

1.1.3.1. COOPERACIÓN.

Cooperación. Hay un proceso de cooperación regional cuando un grupo de países ubicados en un área geográfica específica establecen mecanismos políticos, con el propósito de alcanzar objetivos comunes capaces de ampliar el bienestar social y que no serían posibles a partir del esfuerzo individual. ⁽⁹⁾

Integración Regional. Se refiere al proceso efectivo de integración económica entre un conjunto de países. Dicha integración puede producirse de forma espontánea o a través de actuaciones políticas concretas, lo que se traduce en la realización de diferentes tipos de acuerdos, como las áreas de libre comercio, la unión aduanera, el mercado común, etc. Existe integración económica completa cuando no existen barreras a la movilidad de bienes, servicios factores de producción como el trabajo y cuando los mercados financieros están unificados.

1.1.3.2. TIPOS DE INTEGRACIÓN.

Finalizada la Segunda Guerra Mundial, Europa es la gran derrotada, a las cuantiosas pérdidas económicas de un continente en ruinas hay que sumarle las pérdidas humanas, agregándole ahora, los costos de la reconstrucción, de tal forma que pierde la primacía en el mundo. Surgen nuevos poderes, estos son los Estados Unidos y la Unión Soviética. Los Estados Unidos es el nuevo súper poder. Se marchita el poder inglés, sus áreas de influencia se pierden, sus colonias adquieren su libertad, de igual forma a Francia se le desmorona su poder colonial. Alemania, Italia perdedoras en el conflicto aún pierden más, es decir para los bandos europeos en contienda es un desastre económico político y militar.

Surge entonces, cuáles fueron las causas del conflicto y cómo reconstruir sus economías y países. Estudiar y analizar cómo no volver a repetir una nueva conflagración. Para esto se retoman los pensamientos y reflexiones de muchos teóricos y escritores Paneuropeos y se analizan las experiencias que a través de centurias y siglos han contribuido a conformar imperios de distinta índole, en Europa y revive la figura de Carlo Magno.

Es partir de estas bases teóricas y prácticas que se formula nuevamente unos paneuropeísmos y que da origen a diferentes tipos de acuerdos, con dos pretensiones básicas: Evitar las conflagraciones y confrontaciones bélicas y, levantarse de las cenizas de la guerra y buscar el desarrollo económico social.

B. Balassa, establece una tipología ampliamente aceptada que distingue cinco niveles en la escala de la integración internacional

- Zona de libre cambio.
- Unión aduanera.
- Mercado común.
- Unión económica y monetaria.

En la zona de libre cambio se suprimen los derechos de aduana y las restricciones cuantitativas sobre los bienes y servicios entre los países

asociados. Por común acuerdo se excluyen algunos bienes y es progresiva, la zona de libre cambio excluye la libre circulación de factores de producción.

En la unión aduanal, se armonizan las disposiciones que rigen las relaciones comerciales entre ellos y definen una política comercial respecto al resto del mundo y definen una tarifa exterior común.

El mercado común tiene como característica fundamental liberalizar el mercado del trabajo y capitales de los países miembros.

En la unión económica y monetaria, se define sobre una base única un conjunto de reglas iguales a todos los miembros, para que las condiciones de acceso a los mercados de los países miembros sean las mismas para todas las empresas y consumidores cualquiera sea el país de origen. Teniendo todos los asociados convergencia de las políticas macroeconómicas, se llega a una unión monetaria.

Es decir en este tipo de acuerdo se logra convertibilidad total de las monedas, la instauración de una política común aplicada por una banca central, la adopción de una moneda común y libertad total para los movimientos de capital.

Entre los efectos dinámicos estáticos que se derivan de los diferentes tipos de integración valga citar entre otros: mejor asignación de los recursos, diversos y mejores bienes a precios más favorables; ya que se aumenta la eficiencia de las empresas, al aprovechar las economías de escala, que baja los costos y por consiguiente los precios y el bienestar de los consumidores. Analizado por Vinner.

1.1.3.3. INTEGRACIÓN EUROPEA.

Finalizada la Segunda Guerra Mundial con los resultados funestos para los países Europeos, vencedores y vencidos tomaron la afirmación de Philippe Lamour, de "*Haced Europa y no la guerra*" junto con la petición formulada por

Wiston Churchill de 1946: “*Nunca más la guerra entre nosotros*”, es decir se requería un proceso que ayudara a sanar las heridas, superar los resquemores, zanjear la cuestión Franco – Alemana y plantear de una vez por todas un mecanismo que llevase a una Europa unida, una integración.

Se tomaron entonces como inspiración los trabajos del Ministro de Asuntos Exteriores francés, Jean Monnet, que en 1950 lanzó una propuesta concreta de unión basada en una filosofía de paso a paso; según la cual Europa no se hará de golpe, ni en una construcción de conjunto, sino mediante realizaciones concretas y que estableciera las bases comunes de desarrollo económico.

Es así como en 1952 surge la creación de la Comunidad Europea del Carbón y el Acero (CECA) a través del tratado de París, sus seis miembros: (Alemania, Francia, Italia, Bélgica, Países Bajos y Luxemburgo).

En 1957, los mismos seis estados firman otros dos tratados internacionales conocidos como el tratado que crea la comunidad económica Europea (CEE) y base para lograr el mercado común cimentado sobre cuatro postulados: Libertad de circulación de mercancías, trabajadores, servicios y capitales y con unas políticas comunes sobre agricultura transporte y la competencia.

El otro tratado, EURATOM (Comunidad Europea de Energía Atómica), creado para cimentar las condiciones necesarias para la creación y crecimiento sostenido de el desarrollo de la industria nuclear.

Dada la poca experiencia en el mundo y de lo novedoso de los tratados, se crea un gran expectativa por los resultados y de las novedades se puede destacar que se conciben como procesos abiertos, tanto hacia adentro como hacia fuera.

En 1973 los seis estados se trasforman en 9, con la adhesión de el Reino Unido, Dinamarca e Irlanda. Para 1995 Ya son 15 los miembros de la comunidad con la inclusión de Grecia, España y Portugal, Austria, Suecia y Finlandia.

Hungría, Polonia, República Checa, Eslovaquia, Eslovenia, Letonia, Estonia Malta, Chipre, también se adhieren a la Unión Europea en el 2004 para finalizar, si así puede llamarse, en el año 2007 con Rumania y Bulgaria, posteriormente con el arribo de los países del sur de Europa, la posible

inclusión de Turquía y de países que alguna vez hicieron parte de la difunta URSS.

Ya en el plano estatutario se hicieron modificaciones de los instrumentos legales, generando el Acta Única Europea de 1986, El tratado de Maastricht, El tratado de Ámsterdam (1997), El tratado de Niza (2001), hasta llegar al Tratado de Lisboa.

Es fundamental observar que es una construcción de mas de 50 años, un sin número de obstáculos, incomprensiones, sin sabores de diversa índole por cuanto lo que en el fondo subsiste para cada uno de los miembros ya existentes o adherentes es *“que cada uno de los estados voluntariamente se desprenda de una parte sustancial de sus competencias para atribuírselas a un ente superior a ellas.”* ⁽¹⁰⁾

En el año 2002, con la creación de una moneda única y un Banca Central Europea, parecía que los pasos propuestos en la teoría de los esquemas de integración llegaban a su punto culminante desde el punto de vista económico y llegaba ahora un estado superior, proponiéndose una constitución para Europa, denominada Tratado Constitucional, buscando un ciudadano europeo, tras cinco décadas de integración económica podía el continente afrontar con mayor confianza los retos de la nueva geopolítica mundial, especialmente luego del colapso del socialismo , representado por el derrumbe de la Unión Soviética y su zona de influencia la cortina de hierro. Es decir, la Europa Oriental.

El poder hegemónico de los Estados Unidos, ahora súper poder; avasallador, prepotente, con una Europa unida, le podría presentar contrapeso en el equilibrio del poder mundial puesto que era un lugar común que, Europa en cinco décadas de ausencia de conflictos, había avanzado económicamente, pero su poder político y militar no había avanzado en igual medida.

Desde el punto de vista de la integración económica, Europa había probado la validez de las teorías y en la práctica convalidar la efectividad de la integración.

1.1.3.4. INTEGRACIÓN ASIÁTICA.

Los países asiáticos, fundamentalmente los países del Asia suroriental atraviesan a partir del siglo XV, con la llegada de los Europeos, por diferentes etapas en su qué hacer político, social y económico; pasan de una colonización en la cual pierden su autonomía y poder; luego a ligeras autonomías de los poderes coloniales. Llegando a la Primera y Segunda Guerra Mundial con cambios de poder, unas veces a favor del Imperio Japonés, el Imperio Inglés, el poder Francés, el estado Holandés o con intercambio de poderes, como también de recuperación de sus autonomías o liberaciones, el proceso finaliza con la Segunda Guerra Mundial cuando los Estados Unidos son la potencia dominante, y junto a la Unión Soviética, se dividen el mundo con sus áreas de influencias.

Finalizada la última conflagración mundial, con el derrumbe de los imperios coloniales Europeos, muchos de los países que eran colonias se encuentran con que deben decidir su destino económico para lo cual tienen algunas opciones, entre ellas la opción del desarrollo por la vía del socialismo o por la economía de mercado.

Para las opciones del libre mercado se pueden tomar igualmente varios caminos algunos ya descritos en este trabajo y uno de ellos es la vía de la integración económica.

La formación de diferentes organizaciones de cooperación y de integración económica, ha sido uno de los rasgos más destacados de la economía mundial a lo largo de las últimas décadas.

En la geometría de las configuraciones globales, Asia se ha situado como el polo emergente de una gran estructura tripolar. Los otros dos polos son Estados Unidos y Europa.

Siendo un actor nuevo y en la práctica, el más débil, Asia se ha dedicado a dar forma a sus relaciones con los demás polos. El proceso comenzó con el establecimiento de relaciones a través del Pacífico, que se ha manifestado por

medio de APEC a partir de 1989. En un lapso de pocos años, el proceso subió de nivel, llegando a comprender un encuentro anual de líderes.

De esta manera, la vinculación transpacífica ha llegado a constituir una fuerza importante en las tendencias globales. ⁽¹¹⁾

Tomando como punto de referencia el artículo del Licenciado Martín Costa Bacilgupa, llamado “Sudeste Asiático, Pacífico Zona de integración”. El cual hace un recuento de la dinámica de los procesos de integración que confluyen en zona comprendida por el Sudeste Asiático y el Pacífico. La mayor atención estará dada al abordaje de la ASEAN y en menor medida a la ANZCERTA, mientras que el APEC será comprendido al final como integrador de los espacios que lo componen.

Ésta intencionada opción encuentra fundamento al considerar que los miembros del particular Foro de Cooperación Económica (APEC) pertenecen al mismo tiempo a espacios regionales que se estudian de forma individualizada.

1.1.3.4.1. Importancia de la Zona:

Aunque reconocemos que desde el punto de vista geográfico no podemos hablar de la existencia de una Zona, entendemos que desde una mirada geopolítica el Sudeste Asiático y la Zona del Pacífico actualmente ofrecen características que nos permiten hablar de un área que comparten elementos.

La historia nos ha enseñado el constante corrimiento de lo que podemos denominar “*ejes del comercio mundial*”, entendidos como los corredores que resumen el mayor dinamismo de los flujos comerciales en algún punto del tiempo. ¿Cómo? y ¿por qué? varían esos ejes, ¿a qué variables responden?, son algunas de las preguntas que nos podemos realizar.

Algunas explicaciones de aquel dinamismo en el cambio de los ejes del comercio internacional han encontrado explicaciones muy diversas desde distintas disciplinas. Por su parte la Teoría del Comercio Internacional ha intentado arrojar luz sobre este tema centrando las explicaciones en la

necesidad que han desarrollado las sociedades por incorporar nuevos factores productivos para así ampliar las fronteras de posibilidades de sus sociedades. (Steimberg, F. 2004): La nueva teoría del comercio internacional y la política comercial estratégica,

Desde aquí estamos convencidos que los ejes del comercio han estado determinados por el valor histórico que en determinadas etapas del desarrollo de los medios de producción, el modo de producción imperante ha dado a los distintos factores de producción.

El anterior párrafo da una visión desde la perspectiva histórica de ¿dónde reside la importancia actual de la zona del Pacífico?, zona que despierta al siglo XX agredida de todas formas; zona con un marcado pasado colonial; zona que fue uno de los centros neurálgicos de la Guerra Fría; que han hecho de la misma un espacio de confluencias de intereses antagónicos que le significarán estímulos y anclas de diversa magnitud.

Sobre la formación jurídica que cobran los acuerdos de integración del Asia Pacífico, la APEC es el proceso que mayor contraste nos genera frente a nuestras experiencias regionales por la inexistencia de acuerdos escritos o Convenios Constitutivos que acompañen el espacio.

Es por esto último que hemos decidido realizar un enfoque global de la zona, donde incluiremos varios espacios regionales.

El dinamismo en la implementación de los acuerdos característicos del espacio regional, que a la vez involucra espacios subregionales como, ASEAN, NAFTA, MERCOSUR, la CAN, etc., hace muy difícil un análisis profundo.

Retomando de Basilgulpa y la página de ASEAN: <http://www.aseansec.org>

1.1.3.5. ASEAN: Asociación de Naciones del Sudeste Asiático

Gran parte de la literatura dedicada al análisis de la Integración Regional califica a ASEAN como el único espacio del sur que ha sido exitoso. Desde aquí nos proponemos, luego de un repaso histórico del proceso, analizar dicha calificación.

1.1.3.5.1. Un poco de historia del proceso de la ASEAN:

Desde la teoría de las Relaciones Internacionales y desde la Geopolítica el sudeste asiático constituyó y constituye, un centro neurálgico del accionar de las potencias hegemónicas. Maddison estimó que en el 1500 Asia concentraba el 65% del PBI mundial, en 1950 había caído al 18,5% y para el 2002 se recuperó constituyendo el 37% del PBI mundial.

La Guerra de Vietnam y de Corea fueron determinantes para señalar la región como foco de interés para Estados Unidos. Confrontación: Socialismo – Capitalismo.

En el marco de la Guerra Fría este país puso especial atención en la zona de estudio volcando millonarias sumas en forma de ayuda económica; la administración de estos flujos derivó en la creación de la ASEAN tras la *Declaración de Bangkok de 1967*. Allí Singapur, Tailandia, Filipinas, Malasia e

Indonesia (luego Brunei y en 1995 Vietnam) construyeron el *Foro Regional para la Administración de la Cooperación Estadounidense*.

La dura batalla librada por las potencias hegemónicas surgidas luego de la Segunda Guerra Mundial, Los Estados Unidos y la Unión Soviética, cada una mostrando y demostrando que el modelo económico que cada una de ellas representaba: el socialismo y el comunismo, con sus bondades, podía ser el que llevaría el progreso económico al mundo, condicionó las ayudas que en diferente forma ya se irrigaban, para que las naciones se encaminaran en una u otra tendencia.

La lucha por las áreas de influencia que se desarrollaron es lo que conocemos como la Guerra Fría, que en la práctica se plasmó en ayudas por la imposición de cualquiera de los dos modelos y las ayudas que se concedían a los gobiernos locales por aceptar o no pertenecer a cualquiera de los grupos en contienda.

China, luego de la victoria de Mao Tse Tung, con su partido Comunista Chino en este populoso país, venció el socialismo, razón por la cual los Estados Unidos desarrolló una política de contención de la expansión del socialismo, y

para ello se valió de su poder económico, político y del espacio que adquirió sobre las ruinas del poder colonial de las potencias europeas y del derrotado Japón.

Este último elemento, entre otros, llevó al profesor **Sergio Plaza Cerezo** del Centro Universitario Francisco de Vitoria de la Universidad de Madrid, en el artículo publicado por la Revista de Comercio Exterior de noviembre de 1995 *“Integración en el Sudeste Asiático”* a decir:

“(...) las razones geopolíticas dominan a las económicas en la interpretación del surgimiento del bloque asiático”

Es evidente entonces, que detrás de la creación de los grupos de integración económica de Asia, en alguna forma está la influencia de los Estados Unidos, y de su aliado Japón, creando las condiciones necesarias, para contener la influencia de las opciones socialistas en la región.

Es igualmente importante analizar que en los centros del pensamiento económico social de Occidente, también se veía que los países recién liberados necesitaban de un modelo que los encausara a el desarrollo y el fundamento se encontraba en la teoría de la cooperación esbozada por Timbergen en *“Hacia una Economía Mundial”* y otros, los cuales fueron el fundamento de la banca multilateral y los organismos de promoción del desarrollo tales como El Banco Mundial (BM), el Fondo Monetario Internacional (FMI), la UNDTAC, la OECD, entre otras.⁽¹²⁾

La idea central de todo el entramado era, ya que los países necesitan desarrollarse económicamente para elevar el bienestar de su población, habría que colaborando en la medida de lo posible con recursos necesarios para lograr el propósito, pero dándole a cada estado la posibilidad de elegir su camino, pero enmarcado en los fundamentos del libre comercio y la economía de mercado.⁽¹³⁾

Para ello, con la creación de las Naciones Unidas, se había creado igualmente el GATT, entidad que propugnaba por la promoción del libre comercio.

Se fueron formulando negociaciones dirigidas a profundizar el espacio regional, dando respuestas al proceso multilateral llevado en el seno del GATT.

Así, en 1977 la ASEAN firmó el *Acuerdo de Preferencias Comerciales Recíprocas* donde se excluyó al 50% de los productos comerciables de la liberalización.

Dichas preferencias comerciales intra regionales se negociaban producto por producto bajo el principio de *consolidación irreversible y gradual* apostando a la captación de Inversión Extranjera Directa sectorial.

Hay que destacar la importancia del aspecto político de la ASEAN dado por las *Reuniones de Jefes de Estado y Gobierno* las cuales apuntalan además de aspectos económico los aspectos políticos que lleven a la región como un interlocutor válido en materia internacional. Un ejemplo de esto último lo brinda la creación en 1993 del Foro Regional por parte de la ASEAN que reunió a 18 representantes ministeriales para la *Cooperación en Seguridad*, semilla de la *Conferencia para la Seguridad y la Cooperación en el Pacífico*.⁽¹⁴⁾

1.1.3.5.2. Aspectos comerciales:

El proceso de liberalización comercial emprendido por la ASEAN en 1977 continuó y obtuvo su punto más firme en la cumbre que el espacio regional mantuvo en 1992 donde se fijó un objetivo claro: La creación de un Acuerdo de Libre Comercio en el periodo 1993-2008.

El AFTA (Acuerdo de Libre Comercio Asiático) se fijó en primera instancia consolidar una Tarifa Preferencial Común Efectiva para el 90% del comercio regional que en sus inicios excluyó de la liberalización a dos sectores de productos; uno definido como *Lista Temporal de Exclusión* y otro definido por su *Alta Sensibilidad*.

El proceso consistió en una reducción gradual que al 2003 alcanzara el máximo de 5% ad valorem como promedio arancelario del comercio regional. El proceso se aceleró. Aunque al inicio estaban excluidos de la apertura los productos agrícolas, para el 2002 fueron incorporados a la liberalización por lo cual la reducción arancelaria llega hoy día casi al 100% del comercio intra regional.

Sobre las Normas de Origen en la ASEAN, el acuerdo de 1977 exigía un 50% de valor agregado para considerar a un producto como regional “*producto ASEAN*” y así liberalizarlo. Actualmente se requiere un 40% de valor agregado admitiéndose el concepto de acumulación, por el cual el valor agregado puede constituirse por la suma del valor agregado incorporado en el producto por distintos miembros. Estas normas de origen están excluidas para algunos sectores sensibles, principalmente por parte de Indonesia y Filipinas.

Sobre la Agenda de la ASEAN en la actualidad recae el perfeccionamiento de la Zona de Libre Comercio ya que las trabas no arancelarias continúan distorsionando los flujos comerciales en la región fruto de la inexistencia de normativa común que rija la competencia. El perfeccionamiento de la ZLC se ve dificultada por la permanente expansión de la ASEAN que evalúa constantes pedidos de ingreso de nuevos miembros.

1.1.3.5.3. Interpretación del espectacular crecimiento de la Región:

Sergio Plaza⁽¹⁵⁾, señala que la ASEAN está fuertemente condicionada por la realidad en la cual está inmersa. Sostiene que existen motivos informales que aceleran el proceso entre los que destaca: “*los triángulos de crecimiento subregionales*” y “*la conexión China*”.

Estos proyectos conjuntos se canalizan por dos instrumentos de cooperación en la ASEAN:

- **Proyectos Industriales Conjuntos**, por los cuales los miembros incentivan el desarrollo de actividades específicas.
- **Proyectos Complementarios**, por los cuales se coordinan los triángulos de crecimiento a ser llevados adelante.

Ambos instrumentos de cooperación cuentan con la Finance Corporation para la obtención de Capital y Formación técnica de los proyectos.

En los países de la ASEAN viven unos 20 millones de personas con ascendencia China (5% de la población total) es lo que el profesor Sergio Plaza Cerezo denomina la “Conexión China” determinada por la gran influencia de los

empresarios chinos en cada una de las economías de la ASEAN, sumado al comercio informal “familiar” que los 20 millones de personas con vínculos en China generan, sorteando las barreras formales del comercio.

Sergio Plaza indica que a pesar del crecimiento del PBI de los miembros de la ASEAN (excepto Filipinas) que se registra desde 1980 persisten asimetrías importantes que generan diferencias sobre de los objetivos que debe plantearse el espacio regional. Un ejemplo de las asimetrías lo representa el PBI per cápita en el 2001 según en PNUD que fue de 24.700 dólares en Singapur y de 3.000 dólares en Indonesia.

Estas diferencias posibilitan según Sergio Plaza una integración SUR-SUR en condiciones de NORTE-SUR, ya que en la ASEAN existen países de vanguardia industrial propia del primer mundo y otros países con características tercermundistas con abundante mano de obra barata y proveedores de comodidades.

1.1.3.6. APEC (ASIA PACIFIC ECONOMIC COOPERATION).

La APEC es un foro intergubernamental transpacífico de ministros y altos funcionarios de gobiernos, creada en 1989 bajo la iniciativa del Primer Ministro de Australia el señor Bob Hawke, quien propuso establecer un esquema de cooperación en la Cuenca del Pacífico basado en lazos intergubernamentales.* “La iniciativa llamaba a establecer los mecanismos que permitiesen el análisis de temas económicos y sociales para que fuesen considerados en las formulaciones de políticas de desarrollo de los gobiernos respectivos (miembros de APEC)”. Su propósito ha sido el de servir de instancia de consulta de alto nivel a las economías (estados miembros) del área para tratar temas económicos, financieros y comerciales. Sin embargo el terrorismo, la seguridad, la tecnología, etc., son algunos de los temas que también se están tratando dentro de la agenda. Esto da señas del papel que está cumpliendo la APEC dentro de la zona y su crecimiento dentro de la participación en temas políticos.

Los rasgos distintivos de APEC son: su carácter gubernamental, su orientación económica donde el principal objetivo es la promoción del libre comercio, el regionalismo abierto como estrategia comercial y su estructura flexible.

En cuanto a su estructura, cada año se rota la presidencia entre los países miembros y cada dos años esta debe estar a cargo de un país de ASEAN (Asociación de Naciones del Sudeste Asiático). La APEC tiene varios mecanismos que son El Foro de Cooperación Económica de Asia Pacífico - APEC- (*Asia Pacific Economic Co-operation*), fue creado en 1989, por iniciativa de Australia, como resultado de la evolución del concepto de cooperación en la Cuenca del Pacífico y para satisfacer la necesidad de crear un organismo gubernamental que optimizara los beneficios de la interdependencia económica y promoviera los intereses de los países de la región, a través de la facilitación del crecimiento económico, la cooperación y el comercio y la inversión en la región de Asia-Pacífico.

APEC es un mecanismo informal de diálogo y consulta sobre temas económicos y comerciales, de carácter gubernamental, consensual, con un nivel bajo de institucionalización, libre regulaciones legales y basado en el regionalismo abierto. Este Foro produce acuerdos y no tratados.

APEC denomina a sus miembros economías para evitar fricciones entre la República Popular China, Hong Kong y Taiwán. Actualmente son miembros del organismo 21 economías: Australia, Brunei Darussalam, Canadá, República de Corea, Chile, República Popular China, Estados Unidos, República de Filipinas, Hong Kong (China), Indonesia, Japón, Malasia, México, Nueva Zelandia, Papúa Nueva Guinea, Perú, Federación Rusa, Singapur, Tailandia, Taipei Chino (Taiwán) y República Socialista de Vietnam. Además, APEC cuenta con 3 miembros observadores: la Asociación de Países del Sudeste Asiático (ASEAN), el Consejo de Cooperación Económico del Pacífico (PECC) y el Foro del Pacífico Sur (PIF). En la primera década después de la creación del Foro, los miembros de APEC generaban cerca del 70% del crecimiento económico. Actualmente, estos países representan el 57% PIB mundial (US\$20.7 trillones) y 45,8 del comercio total (US \$7 trillones). ⁽¹⁶⁾

Algunos de los resultados del Foro durante sus primeros diez años han sido:

- Las exportaciones se han incrementado en 113%, lo que corresponden alrededor de US\$2.5 trillones.
- La Inversión Extranjera Directa creció en un 210% en todas las economías, aunque se estima que para las economías de más bajo ingreso, el crecimiento fue de 475%.
- El Producto Interno Bruto real creció un tercio en todas las economías, se estima que para las economías de más bajo ingreso, el crecimiento fue del 74%.

La visión del Foro se precisó en la Declaración de Bogor (ciudad de Indonesia donde se realizó la Cumbre de Líderes de las Economías de APEC en 1994), cuando se propuso apoyar el sistema de comercio multilateral abierto, fortalecer la liberalización del comercio y la inversión e incrementar la cooperación en la región de Asia – Pacífico. En esa ocasión los miembros de APEC trazaron como principal objetivo lograr la eliminación de barreras al comercio y a la inversión de bienes, servicios y flujos de capitales, a más tardar en el año 2010 para las economías desarrolladas y en el 2020 para las economías en vías de desarrollo.

1.1.3.6.1. ESTRUCTURA DE LA APEC, ÓRGANOS DE CONTROL Y GOBIERNO.

- **Reunión de Líderes de las Economías:** Comprende a los Jefes de Estado y de Gobierno de las economías miembros de APEC. En ella se aprueban las políticas y proyectos económicos, que se adoptan a través de Declaraciones.

Se reúnen una vez al año, por lo general en noviembre. La más reciente reunión de líderes, la decimoquinta, se llevó a cabo en Lima-Perú, en noviembre de 2009. La reunión mantuvo su énfasis en la temática comercial, en la cual se incluyeron temas como las negociaciones en la OMC, la proliferación de acuerdos de libre comercio y las metas de Bogor.

Así mismo se vienen discutiendo temas asociados a la coyuntura regional y global, el terrorismo, la corrupción y la seguridad energética.

- **Reuniones Ministeriales:** Asisten los Ministros de Comercio Exterior y Relaciones Exteriores de las economías miembros. Se reúnen anualmente e inmediatamente antes de la reunión de Líderes. Se toman decisiones basadas en las recomendaciones de los Funcionarios de Alto Rango (*SOM Senior Officials Meeting*) y se aprueban los proyectos y políticas económicas. También se llevan a cabo, más frecuentemente, reuniones ministeriales por sectores, es decir, que los Ministros se reúnen de acuerdo al grupo de trabajo que les corresponda (Educación, Medio Ambiente, Desarrollo Sostenible, Cooperación en Ciencia y Tecnología, Pequeñas y Medianas Empresas, Telecomunicaciones e Información, Turismo, Comercio y Transporte, entre otras.)
- **Consejo Asesor Empresarial -ABAC- (*APEC Business Advisory Council*):** Proporciona asesoría sobre prioridades empresariales y de inversión a los 5 Funcionarios de Alto Rango y a los Ministros y responde a las inquietudes de los foros y grupos de trabajo sobre asuntos relacionados con los negocios o la perspectiva empresarial en áreas específicas de cooperación. El ABAC presenta un informe anual a través del cual se dan las recomendaciones específicas sobre estas áreas, se reúnen varias veces al año y asisten a las reuniones Ministeriales. Está conformado por miembros del sector privado.
- **Reunión de Funcionarios de Alto Rango (SOM):** Guía las actividades de los Comités, Grupos de Trabajo y Task Forces, hace recomendaciones sobre iniciativas, proyectos y planes propuestos por los grupos de trabajo y formula políticas para ser aprobadas en la Reunión Ministerial o, de ser necesario, en la Reunión de Líderes Económicos. Se reúnen por lo menos cuatro veces al año.

- **Grupos de Trabajo-WG-:** Proponen proyectos, promueven políticas y principios para consideración y aprobación por parte de los Funcionarios de Alto Rango o en las Reuniones de más alto nivel. Cada grupo es dirigido durante un año por un “*lead shepherd*” quien provee directrices de política e iniciativas y coordina las actividades del grupo. Actualmente existen 11 Grupos de Trabajo: Energía, Pesca, Recursos Humanos, Desarrollo, Industria y Tecnología, Conservación de Recursos Marinos, Telecomunicaciones e Información, Promoción Comercial, Transporte, Turismo, Mediana y Pequeña Empresa, y Cooperación Técnica en Agricultura. Se reúnen por lo menos dos veces al año.
- **Task Forces:** Se encargan de analizar asuntos o hacer recomendaciones sobre importantes áreas de APEC, que en algunos casos no son estudiadas por otras instancias.
- **Secretariado:** Tiene sede en Singapur. Fue creado en 1993 y se encarga de ejecutar el presupuesto, coordinar proyectos, suministrar información y realizar publicaciones. Tanto la Dirección como la Subdirección del Secretariado son ejercidas durante un año por cada país miembro.
- Una Economía ejerce la **Dirección Ejecutiva** de APEC, la cual se rota anualmente y alberga las reuniones Cumbres y de Ministros; la Subdirección Ejecutiva le corresponde a la economía sucesora. En 2001 fue China, en 2002 México, en 2003 Tailandia, en 2004 Chile, en 2005 Corea, en 2006 es Vietnam y en 2007 y 2008 serán Australia y Perú, respectivamente.

1.1.3.6.2. Una mirada individualizada:

Repasaremos ciertas características de algunos de los miembros de la ASEAN con el objetivo de identificar claves interpretativas del proceso.

Singapur: Su pasado (ex colonia Británica) lo ha situado como vínculo del comercio asiático con los países desarrollados, situación que ha profundizado

con la apertura de un incontrolado sistema financiero y de servicios que le permite “liderar” el proceso regional con su alta dotación del factor capital. Asimismo posee una ubicación geográfica de significativa importancia, siendo el centro de las rutas marítimas en la zona. Este país intenta acelerar la ZLC al máximo ya que prácticamente no tiene protección arancelaria y posee un fuerte y maduro sector externo al cual se le atribuye la responsabilidad del crecimiento. Singapur promueve la relocalización de la IED hacia países limítrofes con el fin de acercar las rentas de los trabajadores que al ser mayores en su país le produjo absorber 300 mil inmigrantes en la década de los 90’.

Malasia: Es la contrapartida de Singapur, con salarios paupérrimos concentró la IED dirigida a la utilización intensiva de trabajo generando un tramado industrial importante que se alimentaba de una apertura total en los servicios y las finanzas que le sirvieron para explicar el crecimiento de los 80’ y 90’ y la posterior crisis.

Tailandia: En los 80’ captó significativas inversiones dirigidas al uso intensivo de la mano de obra barata montando una importante red industrial que no profundizó por ser el país de mayor nivel arancelario. Hoy sufre la pérdida de IED que se dirige a zonas con salarios más bajos como Vietnam y Myanmar (Ex Birmania)

Indonesia: Representa en algunas lecturas el contrapeso a Singapur. Este país en los 70’ instauró un modelo desarrollista nacionalista basado en la protección de su industria. Si bien ese modelo ha sido desmembrado aún permanecen sectores protegidos y reacios a la liberalización total del comercio, posición compartida por la ex colonia Española, Filipinas, que con su débil estructura productiva ve en la liberalización del comercio una amenaza a su producción nacional. A pesar de estas presuntas limitaciones la liberalización comercial ha avanzado en estos países.

Las Inter-Conexiones de la ASEAN:

La tendencia a la conformación de mega bloques comerciales, también subyace en la órbita de la ASEAN. Este bloque ha formulado diversas propuestas de ampliación que podemos resumir de la siguiente forma:

1. En 1991 comenzó la discusión de ampliar las relaciones comerciales de la ASEAN con Japón, Corea del Norte y Sur, China, Taiwán, Hong Kong, Camboya y Laos, en lo que se denominó (EAEG) la East Asian Economic Grouping.

2. La confluencia de miembros de la ASEAN en APEC revela otro de las formas expansivas del proceso.

3. La discusión emprendida en el 2002 respecto a la creación de una Zona de Libre Comercio entre la ASEAN, China, Japón y Corea del Sur, conocida como ASEAN + 3, para el 2013, sumado a que en el 2003 se completó la ZLC entre 6 de los miembros de la ASEAN (Brunei, Indonesia, Malasia, Filipinas, Singapur y Tailandia; restan Myanmar, Laos, Vietnam y Camboya) parecen confirmar la tendencia. Todos estos movimientos son realizados de forma muy cautelosa en el entendido de que los distintos procesos son apoyados o desalentados por las potencias en función de intereses concretos. Los países Asiáticos están obligados a conducirse sin generar recelos en sus dos principales mercados; Estados Unidos y la Unión Europea.⁽¹⁷⁾

1.1.3.7. MERCOSUR.

Latino América y en especial Suramérica, observa cómo se desarrollan los esfuerzos de integración en Europa, y en Asia, El camino recorrido por Europa lleva cincuenta años, empieza a dar frutos, se está desarrollando la unión aduanera; el mundo se reconfigura, y ahora los bloques comerciales, son realidad una económica, partiendo de los enunciados de la integraciones. Asia lleva adelantado sus procesos de integración.

En Sudamérica, bajo la tutela de los Estados Unidos, solamente trasciende la OEA un bloque político, que es en esencia un bloqueo, alejar a Cuba del

vecindario. ALADI, se sigue interesando en la regulación aduanera, los aranceles.

Argentina y Brasil que habían comenzado en los años sesenta un proceso de acercamiento bilateral, lo profundizan en la década de 1980.

La transición de los gobiernos de facto en (Argentina, Brasil y Paraguay), hoy elegidos democráticamente y representativo, allanó el camino, para la discusión de las políticas económicas complementarias a favor de mercados más amplios.

Tomando de la página oficial del MERCOSUR⁽¹⁸⁾ <http://www.parlamentodelmercosur.org/>, la historia y principales fechas y acontecimientos fundacionales del organismo de integración se encuentra el siguiente texto que se toma a renglón seguido con base en el, [Protocolo de Ouro Preto](#) firmado el [17 de diciembre de 1994](#) y vigente desde el [1 de enero de 1995](#), el Mercosur tiene una estructura institucional básica compuesta por:

1. El [Consejo del Mercado Común](#) (CMC), órgano supremo del Mercosur, creado en 1991.
2. El [Grupo Mercado Común](#) (GMC), órgano ejecutivo, creado en 1991.
3. El [Parlamento del Mercosur](#), constituido en 2005, comenzó a sesionar el [7 de mayo de 2007](#) en reemplazo de la [Comisión Parlamentaria Conjunta](#).
4. La Comisión de Representantes Permanentes del Mercosur (CRPM) y su Presidente, creada en 2003. El Presidente de la CRPM representa al Mercosur frente a terceros.
5. La [Comisión de Comercio del Mercosur](#) (CCM), órgano encargado de la gestión aduanera y arancelaria, creado en 1994.
6. El [Tribunal Permanente de Revisión del Mercosur](#) (TPRM), con sede en [Asunción](#), creado en 2002 e instalado en 2004.

Adicionalmente, el Mercosur cuenta con instancias políticas de menor importancia decisoria, pero que ocupan un lugar destacado en su esquema orgánico.

1. El [Foro Consultivo Económico-Social](#) (FCES), organismo de participación de las organizaciones de la sociedad civil, creado en 1994.

2. El [Tribunal Administrativo Laboral](#) del Mercosur, para conflictos con el staff, creado en 2003
3. La [Secretaría Administrativa del Mercosur](#) (SAM) con sede en [Montevideo](#), creada en 1994.
4. La [Comisión Sociolaboral](#) (CSL) de composición tripartita (gobiernos, empleadores y sindicatos), creada en 1997 e instalada en 1998.
5. El [Grupo de Alto Nivel de Empleo](#) (GANE), creado en 2004.
6. El [Fondo para la Convergencia Estructural del Mercosur](#) (FOCEM), creado en 2004.
7. El [Instituto Social del Mercosur](#), creado en 2006.
8. El [Foro de la Mujer](#), en el ámbito del FCES.
9. El [Foro de Consulta y Concertación Política](#) (FCCP)
10. El [Foro Consultivo de Municipios, Estados Federados, Provincias y Departamentos del MERCOSUR](#) (FCCR)

Gráfica 1



Sede del Mercosur en Montevideo, en Parque Rodó.

También existe un organismo oficial vinculado al Mercosur, aunque sin pertenecer a su organigrama, denominado [Mercociudades](#) integrado por municipios de los países miembros. Tiene su sede en Montevideo y está integrada por 123 ciudades donde viven más de 75 millones de habitantes.

El Mercosur cuenta también con instancias auxiliares no decisorias como los Subgrupos de Trabajo (SGT) dependientes del GMC, los Comités Técnicos

(CT) dependientes del CCM, el Observatorio del Mercado de Trabajo (OMT) dependiente del SGT10, y el Observatorio de la Democracia creado en 2006.

El Mercosur también funciona habitualmente mediante Reuniones de Ministros (RM), Reuniones Especializadas (RE), Conferencias, y Reuniones Ad-hoc.

Con una autonomía institucional similar existe la [Asociación de Universidades Grupo Montevideo](#) (AUGM), creada en 1991 e integrada por la mayoría de las universidades públicas del Cono Sur, con 800.000 estudiantes y 80.000 docentes.

En 2006 los ministros de Educación de Argentina y Brasil acordaron un sistema de integración entre universidades de ambos países con el objetivo de fundar en el mediano plazo la Universidad del Mercosur.

1.1.3.8. FOCALAE Y EL FORTALECIMIENTO DEL ESTE DE ASIA.

A partir de la década del 70, con el gran desarrollo logrado por los países asiáticos, primero con el desarrollo de Japón y luego con el despegue espectacular de los denominados tigres asiáticos se hace perentorio, para Latinoamérica fijar su mirada en el fenómeno económico social y político que está ocurriendo en Asia, en especial porque hace pocos años en los países asiáticos tenían un desarrollo equivalente al de Latino América y surge la pregunta de qué ha fallado de nuestra parte y qué se puede aprender de lo que está sucediendo en este lugar del mundo.

Pero más allá, de conocer el fenómeno en este mundo interdependiente, como lograr integrarnos con este polo de desarrollo.

Hadi Soesastro* 2001 dice: *“La tarea de construir puentes entre el Este de Asia y América Latina constituye un gran desafío. A pesar de los avances tecnológicos, especialmente en las áreas de comunicaciones e informática, la geografía un ancho mar separa al Este de Asia y América Latina. Ésta afirmación supone que la idea de los puentes es acercar a las dos regiones a través de un contacto más estrecho entre los pueblos”.*

Desde la perspectiva del Este de Asia, este redescubrimiento coincide con la búsqueda de la identidad regional del Este de Asia, región que ve la importancia de redefinir su lugar en la arena internacional. En atención a los dramáticos cambios en el entorno internacional, ésta tarea se ha vuelto fundamental, ya que ningún país puede aspirar a enfrentarlos por sí solo.

Los países, las naciones y las economías han participado en el movimiento de formación de acuerdos regionales con el fin de unificar sus fortalezas y recursos. En el proceso ASEM, ha emergido “de facto” una agrupación asiática.

Un proceso que involucre al Este de Asia y América Latina a través de FOCALAE (Foro de Cooperación del Este de Asia y América Latina) también puede ayudar a fortalecer al Este de Asia. Esto es así porque esta vinculación inter-regional puede tener una agenda muy estimulante.

El Este de Asia y América Latina se están redescubriendo mutuamente por dos razones principales:

- a.** Ambas regiones enfrentan los mismos problemas y desafíos, originados en las dinámicas internas de las respectivas sociedades y en factores externos globales; y
- b.** A raíz de lo anterior, las regiones pueden compartir sus experiencias de carácter interno y lo que es más importante, pueden desarrollar una alianza estratégica para enfrentar conjuntamente el proceso de globalización.

La globalización está en marcha, las economías de Asia y Latino América pueden complementarse, Asia necesita de materias primas para mantener sus producciones y a su vez necesitan mercados para sus productos,⁽¹⁹⁾

A través del desarrollo de esta alianza, los actores del Este de Asia pueden mejorar sus oportunidades de manejar exitosamente los problemas de la globalización. No es posible enfrentar estos problemas cerrando las economías y las sociedades; de hecho su fundamento esencial para lograr el desarrollo, es sus economías abiertas.

Especialmente en el mundo en desarrollo, las presiones desde el interior de las sociedades para la adopción de políticas anti-globalización son muy fuertes, debido a la percepción, ampliamente compartida, que las sociedades en desarrollo son perdedoras en este proceso. La coalición internacional de fuerzas anti-globalización se ha fortalecido considerablemente, y ha interferido en diversas cumbres globales sobre temas de la globalización.

Estas cumbres son blanco de protestas porque se perciben como encuentros destinados a que los países ricos y desarrollados puedan forzar cambios en los países en desarrollo que sólo benefician a los países ricos.

1.2. Comentarios Sobre APEC – Chile (Experiencia)

En el año 2004, Chile fue sede de la Cumbre de Líderes del APEC. En los años previos a dicha reunión ese país organizó una serie de actividades tendientes a conectar a los países latinoamericanos con el Asia Pacífico.

Entre esas actividades se encuentra el Seminario organizado por el Gobierno de Chile mediante su Ministerio de Relaciones Exteriores y su Misión Permanente ante ALADI en el 2003 denominado *“Chile, América Latina y el Asia Pacífico”*. En dicha reunión los expositores presentaron sus documentos que luego fueron recopilados y encuadrados. Ese trabajo será nuestra guía de aquí en adelante para acercarnos aún más al presente de APEC.

La condición de Sede que tuvo Chile en el 2004, le permitió a ese país, como presidente de APEC tener una gran influencia sobre la agenda. Dicha potestad intentó usufructuar proponiendo a los Miembros de ALADI utilizar a Chile como puente de cabecera entre América Latina y APEC.

El papel de Chile es complejo, renunció a la CAN, no es miembro pleno del MERCOSUR y ha firmado y negociado una red de acuerdos de libre comercio con países como Estados Unidos, Corea del Sur, China entre varios otros.

Al salir del proceso dictatorial que sufrió América Latina en general y Chile en particular, este país poseía promedios arancelarios más bajos que el resto de sus pares latinoamericanos, situación que sumada a una continuidad de políticas aperturistas dejó a Chile imposibilitado de negociar con la región expulsándolo a negociar con el mundo.

Bendecido y odiado, Chile es puesto como ejemplo de una exitosa inserción internacional. Esta posición, más promocionada que legítima, es ampliamente visible en las exposiciones que recayeron en la publicación que pasamos a resumir.

Lo que sigue no es una transcripción de los documentos vertidos en el Seminario antedicho, sino un resumen de los principales conceptos expuestos por los participantes donde haremos especial hincapié en las cifras e ideas del Embajador Guillermo Valles, Ex viceministro de Relaciones Exteriores de la República Oriental del Uruguay dado su claridad y vigencia en la interpelación de la problemática:

Cuando Valles hace referencia a América Latina se refiere solamente a los miembros de ALADI y cuando lo hace al Asia Pacífico excluye a Estados Unidos y a México.

En los años 80 y 90 América Latina no varió su participación en el PBI mundial (6,5%), mientras que el Asia Pacífico pasó del 15,9% al 22%. En 1950 la participación de América Latina en el comercio internacional era del 10%, hoy se redujo al 5,8%, mientras que Asia Pacífico pasó del 13% al 25%.

América Latina 1970 del total de sus importaciones el 6,8% tenía origen en el Asia Pacífico, hoy el 12%. En los 90' las importaciones de América Latina desde Asia Pacífico crecieron al 20% como promedio anual, mientras que las importaciones del resto del mundo crecieron en promedio anual un 16,8%. En los 80' ese promedio fue con Asia Pacífico del 6% y con el resto del mundo del 4%.

En los 70, 80 y 90' las exportaciones de América Latina con destino Asia Pacífico crecieron al 7% como promedio anual. Conclusión, Asia Pacífico aprovechó nuestra apertura comercial unilateral.

América Latina exporta de forma decreciente manufacturas al Asia. En 1980 Japón significaba el 75% de las exportaciones de América Latina al Asia, en los 90' ese porcentaje bajó al 40%. Del total de las importaciones que América Latina realizaba desde el Asia en 1980 Japón concentraba el 70%, en los 90' el 39%. Las asimetrías entre Asia Pacífico y América Latina en los 90' se vieron cuando Asia Pacífico representó el 9,3% de las exportaciones y el 12% de las importaciones totales con el mundo mientras que para el Asia Pacífico América Latina solamente representó el 1,9% de las exportaciones y el 2% de sus importaciones del mundo. Los modelos fueron bien distintos entre las regiones en los 70', Asia Pacífico (*Proteccionista, sin apertura comercial ni formalidad jurídica*) mientras América Latina (*aperturista, reducción arancelaria y formalidad jurídica*).

Así, Asia Pacífico llegó hoy con promedios arancelarios bajos (excepto China) pero mantiene picos arancelarios altos para nuestras exportaciones y restricciones cuantitativas. Valles recomienda negociación Multilateral.

Héctor Casanueva, Embajador de Chile ante ALADI: *“El mundo piensa a 50 años adelante y si pensamos América Latina dentro de 50 años, las relaciones con Asia serán más intensas generando un “Mestizaje Cultural” que implicará nuevas formas de hacer las cosas. Chile tiene más estudiantes becados en Asia Pacífico que en Estados Unidos y Europa juntos, esto es una decisión estratégica.”*

El BID en el 2002 previó en sus proyecciones que América Latina necesitaría 100 años con sus niveles de crecimientos históricos para llegar a los niveles que tienen hoy los países desarrollados; el Asia nos puede acortar ese camino. No hay que sustituir, sino complementar relaciones.

Debemos reforzar la neo competitividad con tecnología y comunicación, por ello hay que hacer el ajuste político por el cual se enseñen capacidades emprendedoras donde los empresarios arriesguen su capital: *“ en el mundo de hoy no hay más remedio”* América Latina hoy representa el 4,6% de los usuarios de internet y en el 2007 será el 5%. Asia Pacífico es el 22% y en el 2007 el 42%. Las facturaciones de negocios basados en alta tecnología de la

información y comunicación fueron en el 2002 sobre el total mundial (América Latina 0,5%, Europa el 19%, Estados Unidos el 67%, Asia el 13%)

El concepto cooperación de APEC no es el de fondos para asistir, sino enseñar para mejorar la competitividad internacional de América Latina. Chile puede ofrecer la experiencia que tiene en el Asia al disponer de 14 embajadas y 14 oficinas comerciales diferentes a las embajadas, más la embajada que pensamos abrir en Vietnam, país que creció al 7% anual en los últimos 10 años (1992-2002)

Chile posee la infraestructura y gestión portuaria para comunicar a América Latina con Asia. Chile ofrece a los empresarios de América Latina la posibilidad de crear *Joint Ventures* con empresas chilenas para aprovechar los Tratados de Libre Comercio aprobados y en negociación con países del Asia. Hay productos uruguayos que el Asia quiere pero no tienen los canales de comercialización, Chile se los ofrece.

Mario Artaza Loyola, coordinador de Chile-APEC 2004 de la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile: APEC representa el 53% del Comercio Exterior de Chile; Sin el NAFTA representa el 29%.

De los 15 principales países que adquieren el 87% de las exportaciones de Chile, 7 están en APEC.

Los 21 países de APEC en el 2001 representaron el 45% del PBI mundial y el 47% del Comercio Internacional con 3 mil millones de habitantes. Para el 2010 los Países Desarrollados y para el 2020 los Países en Desarrollo de APEC deberán tener arancel 0 entre sí, Chile unilateralmente se comprometió a llegar al 2010 con arancel 0, dentro de APEC.

En algunos países del Asia el 63% de las pequeñas y medianas empresas están lideradas por mujeres, en Chile el 35% y en América Latina el 42%, por lo cual APEC tiene programas que brindan herramientas para convertirlas en exportadoras.

Como la seguridad y el terrorismo son muy importantes para APEC, los controles se han transformado en una nueva barrera para arancelaria, por

ejemplo los sistemas de identificación electrónica en puertos para permitir el acceso de mercaderías en Estados Unidos que regirá (rige) en APEC desde diciembre de 2004.

CITAS.

- (1) Timbergen Jan “*Hacia una economía mundial*”. Ed. Orbis; P. 160,161
- (2) Romo Héctor. “De la integración Cipolina a la Neoliberal en América Latina Revista Comercio Exterior” Bancomex P.2
- (3) Hadi Soesastro. “Estudio e informes del pacifico No 5. Julio 2 .2002. El Nexo Asiático: APEC ASEM”
- (4) Da Silva Bichara Julimar, Moreira Cunha Andre, Caputi Lelis Marcos. “Integración Monetaria y financiera en América del Sur y Asia”. En Latin American Resaerch Review, Vol. 43, No 1 2008. P.87
- (5) Steimberg Federico “La Nueva teoría del Comercio Internacional y la política comercial estratégica” en [http:// www.eumed.net/curse](http://www.eumed.net/curse). P.13
- (6) Klaver Alfonso “Leyes de la Historia” [http:// www.eumed.net/libros/2005/ak11/](http://www.eumed.net/libros/2005/ak11/).P 14
- (7) Op . . . Cit. P.18
- (8) Landes David “ La Riqueza y la Pobreza de las Naciones.” Ed. Crítica P. 179.
- (9) Da Silva Bichara Julimar, Moreira Cunha Andre, Caputi Lelis Marcos. “Integración Monetaria y financiera en América del Sur y Asia”. En Latin American Resaerch Review, Vol. 43, No 1 2008. P.86
- (10) Martin José; Pérez de N. la Unión Europea. P. 3.
- (11) La base de la estructura de la APEC fue tomada de:
Garay Salamanca Luis Jorge, Ramírez Leyton Doris, De Lombaerde Philipe, “El futuro de Colombia en la Cuenca del Pacífico” P. 76-82. Sin embargo la estructura fue revisada y complementada por la página WEB:
http://www.apec.org/apec/about_apec/how_apec_operates/working_level.html
- (12) Timbergen “Hacia una Economía Mundial” Ed. Orbis. P. 39,48, 45, 114.
UNIA, Campus Virtual Documento de trabajo. Los Primeros Pasos de Mercosur.
- (13) Schumpeter J.A.“Capitalismo, Socialismo y Democracia” Ed. Orbis. P. 168 y subsiguientes.
- (14) CEPAL “Oportunidades de Comercio e Inversión entre América Latina-Asia Pacífico: El vínculo APEC.” 2004 P. 21,22, 23.

(15) PLAZA Sergio."Desarrollo económico e Integración Comercial en Asia Oriental" .2004.

(16) BANCOMUNDIAL y Asociación del Comercio Internacional de Corea, Revisada y complementada en la página web de APEC: [http://:](http://www.apec.org.apec.aboaut_apec/how)

www.apec.org.apec.aboaut_apec/how

(17) RODRÍGUEZ, Asien "Las Economías de Asia en el siglo XXI." Documentos de trabajo UNIA. P. 22, 23, 24 y subsiguientes.

(18) MERCOSUR [http:// www.parlamentodelmercosur.com](http://www.parlamentodelmercosur.com). Página oficial. 2010.

(19) RODRÍGUEZ, Asien "Ibid" P. 5 y subsiguientes.

CAPITULO II

2. RELACIONES COMERCIALES DE COLOMBIA CON LOS PAÍSES ASIÁTICOS

A partir de de la década del 60 del siglo XX aproximadamente, surge en el mundo un nuevo foco de desarrollo que hace que se reacomode la geopolítica planetaria, éste está formado por países situados en la cuenca del Pacífico. Entendiéndose como Cuenca de los países que tienen costa sobre el océano Pacífico. (Ver mapa # 1)

Mapa # 1 LA CUENCA DEL PACÍFICO



Fuente: APEC

Sobre el Pacífico tienen costas de algunos de los principales países capitalistas, tales como Estados Unidos y Japón. Así mismo se encuentran algunos de los países con las economías emergentes más dinámicas del siglo XX, entre ellos destacamos los conocidos como (Newly Industrialized Countries) NICS, entre ellos: Corea del Sur, Singapur, Taiwán, Hong Kong.

Son parte del mismo el conjunto de países que conforman junto con Estados Unidos, la llamada área comercial de América del Norte NAFTA es decir, Canadá y México. El Gigante económico de finales del siglo XX: China; junto a las demás economías del sureste asiático han presentado desarrollos sorprendentes en las últimas décadas, de la tal suerte que hoy estos países suman aproximadamente el 57% del PIB mundial. Los siguientes son datos que nos permiten entender la importancia de los países de APEC: *“la extensión territorial de sus miembros equivale al 32% de la superficie terrestre, albergan el 38% de la población mundial, son responsables del 47% del comercio mundial de bienes”* ⁽¹⁾

De la parte Latino americana forma parte del APEC: México ya citado antes, Chile, una de las economías más prósperas de la región y Perú.

Colombia como país ribereño es parte de la cuenca. Este hecho lo lleva a evaluar que el país puede y tiene que formar parte activa de la amplia comunidad de las naciones que la conforman. Y hacia adonde se está desplazando el eje de la economía mundial. ⁽²⁾ Y, si es correcta la afirmación, Colombia no puede alejarse aún más de éste nuevo centro de gravitación Mundial ⁽³⁾

Bajo ésta perspectiva en el gobierno del presidente Virgilio Barco (1984 1988), ⁽⁴⁾ busca despertar el interés de los estamentos económicos y políticos de Colombia y se realiza una gira por los países del lejano oriente: Japón, Corea de Sur, República Popular China y Filipinas, con lo cual se reafirmaba el interés por estrechar las relaciones económicas con los países de la región y en especial con la parte asiática de la cuenca. Los resultados de ésta visita desafortunadamente accidentada, lo observaríamos décadas más tarde. Paralelamente un discurso de parte del gobierno nacional en inversiones y proyectos de infraestructura y promoción de desarrollo en la región Pacífico colombiana.

Colombia ha mantenido a través de la historia relaciones económico comerciales con los países americanos de la cuenca del Pacífico pertenecientes o no a la APEC y en este contexto se destacan las relaciones con los Estados Unidos con su costa oeste, Canadá con su costa oeste, México, Chile, Perú, Panamá y Ecuador.

2.1. Historia de las relaciones de Latino América con Asia.

Las relaciones comerciales se remontan al Imperio Español cuando éste ejercía su poder en el mundo, su posesión de Filipinas, su presencia en el Japón. Es así como se sabe que de Manila, salían y llegaban flotas marítimas regulares a la colonia de México por el puerto de Acapulco; y de allí se trasladaban mercancías a Veracruz, con destino a los puertos de la metrópoli.

Este tráfico se mantuvo durante trescientos años hasta la independencia de sus colonias y el ocaso del imperio español, se pueden afirmar que se pierde la comunicación entre Latino América y Asia. Colombia no tiene ni los recursos, ni los medios para buscar en la región asiática algún comercio.

Durante la hegemonía del imperio inglés, el comercio de Inglaterra con Asia es por la vía Océano Índico y salir al Océano Atlántico, rodeando África y de forma importante con su colonia: India. En este punto es interesante destacar que Asia ha sido repartida entre las potencias coloniales europeas, sustituyendo en algunos lugares la influencia española. La ex colonia inglesa, los Estados Unidos a raíz la conquista del oeste, con su anexión de nuevos territorios ya sea por compra o guerra, llega al Océano Pacífico y se establecen los contactos con Asia, en este caso de la parte este de los Estados Unidos y especialmente por el estado de California.

Con el advenimiento de la nueva potencia: los Estados Unidos de América, se queda con la colonia de Filipinas.⁽⁵⁾ Se restablece en algo el comercio con Asia, pero esta vez por parte de los Estados Unidos.

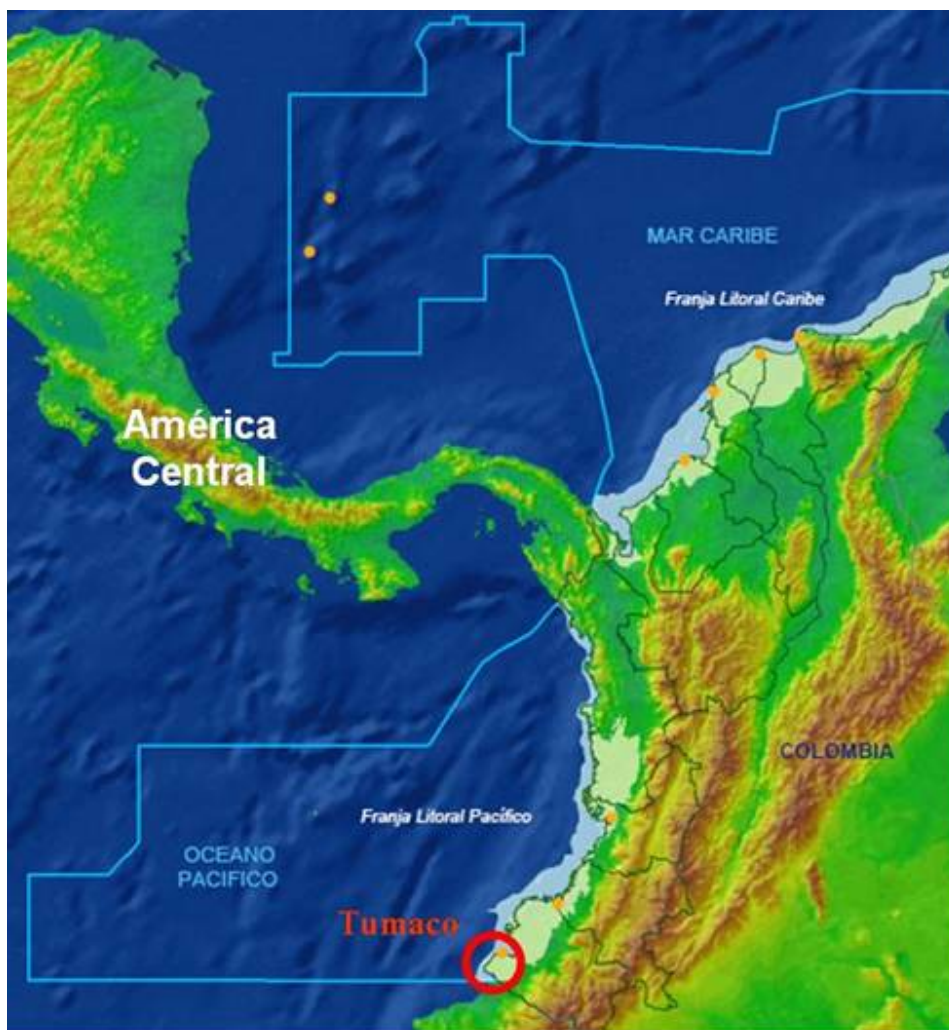
2.2. Relaciones de Colombia con los países del Asia Pacífico.

Fundamentalmente Colombia ha mantenido su estrategia de comercio exterior con su ex metrópoli, luego con Inglaterra y Francia por los vínculos que se forjaron en la independencia y con el resto de Europa, es decir a través del

Océano Atlántico se comunicó con el resto del mundo ⁽⁶⁾. Y cuando el eje se desplazó a los Estados Unidos igualmente fueron importantes los flujos por los puertos del Caribe (Cartagena, Santa Marta, Barranquilla), solamente cambia un tanto la orientación cuando se hace más económico la exportación por Buenaventura, se ve al Pacífico pero solamente como puerto de embarque y recepción, pero en dirección a Europa y a los Estados Unidos, en su costa este. (Ver mapa # 2)

Solamente desde principios del siglo XX, Colombia mantiene relaciones comerciales con los países asiáticos de la parte sur, aunque insignificantes por su volumen, y así será hasta bien entrado el siglo XX cuando se consolida un foco en la exportación de café a Japón y de allí empieza a fluir inmensa cantidad de bienes y servicios después de la restauración del Japón en los años sesenta, a raíz de su destrucción en la Segunda Guerra Mundial.

Mapa # 2 Colombia y sus costas



FUENTE: INSTITUTO AGUSTÍN CODAZZI

Se dieron sin embargo visitas de colombianos a oriente y descripciones y contactos de posibles relaciones comerciales. La figura testimonial más relevante es la de Nicolás Tanco Armero ⁽⁷⁾, comerciante de mano de obra China para diferentes labores en Cuba y en el Perú.

En este aspecto es de destacar que las relaciones de Latino América con las economías de oriente vinieron fundamente por el aparte de la mano de obra de ciudadanos chinos, tal como la utilizada en la apertura del canal de Panamá, la minería peruana y la zafra de las Antillas, posteriormente con las diferentes migraciones a Latinoamérica de japoneses a Perú, Brasil, Colombia; chinos a Panamá y USA; así a diferentes países, por la calidad de la mano de obra y su laboriosidad.

Cabe destacar que ya desde la colonia se veía como una ventaja cualitativa la ubicación de Colombia como punto estratégico entre los mares del Norte y del Sur *“Entre las cabeceras del Río Atrato y las del San Juan, el primero que desemboca en el mar del Norte el otro en el del Sur hay una cordillera tan estrecha en ciertos parajes que convida naturalmente a abrir comunicación entre estos dos ríos y por consiguiente a los dos mares”*.⁽⁸⁾ Dentro de las diversas disculpas de por qué Colombia le dio la espalda a su océano Pacífico se tejen muchas versiones y aquí citamos una de ellas, a título de ejemplo: Con la disolución de la Gran Colombia (1830) se perdió uno de los puertos en el Pacífico: Guayaquil; luego con la separación de Panamá (1903), perdió otro puerto Panamá, por tanto el ánimo de los nacionales no resistía una pérdida mas, por ello dejó a la deriva su destino en el Pacífico. Siendo como haya sido, el mundo continuó y en algún momento se tenía que volver los ojos, al Pacífico (en la pena había construido su puerto de Buenaventura).

Finalizada la Segunda Guerra Mundial, con los resultados de la misma, de acuerdo a lo dispuesto por las potencias triunfantes: USA y URSS, con sus diferentes sistemas político- económicos surge una nueva confrontación esta vez por las áreas de influencia, la disputa de la Guerra Fría toma otras dimensiones, surgen el conflicto de Corea (en la cual participó activamente Colombia enviando personal militar), la intervención de USA en el Japón, que cambia la relación político administrativa. El desenlace de la confrontación

interna China, a favor del socialismo. La creación de Taiwán, el conflicto de Vietnam y de Indochina.

Pero dejando de lado el trasfondo político, es interesante lo que sucede en el campo económico y tenemos el resurgir de un Japón económicamente poderoso como en sus mejores momentos de la restauración Meiji ⁽⁹⁾, gran productor de bienes de calidad, bajo costo, la irrupción de los denominados tigres asiáticos: Taiwán, Hong Kong, Corea del Sur, Singapur.

La gran expansión de la economía de los países asiáticos, la creación del movimiento de los países alineados y la realidad tozuda dio como resultado para los gobiernos de Colombia la creación en 1987 del Consejo Colombiano de Cooperación en el Pacífico, el cual se creó con dos finalidades: a) La exploración y explotación de los recursos de nuestra costa y b) Una mayor proyección de Colombia hacia los países que conforman la cuenca del Pacífico. (Ver anexo No 1.); como un organismo explorativo y consultivo y que marcara un derrotero a la ya de por sí errática política exterior.

En este sentido, hay que tener en cuenta que quien dirige o hace la política exterior colombiana, es la cancillería o Ministerio de Relaciones Exteriores, que es un organismo de carácter jurídico-político y no enmarca en sus funciones de promoción de la política comercial de Colombia. Es por ello que los organismos que promueven este tipo de labores: el Ministerio de Comercio Exterior, Proexport entre otros, compiten por los mismos espacios y recursos que la cancillería. Ésta falla del servicio exterior colombiano, de tiempo atrás denota, ha venido corrigiéndose, modernizándose para entender que las relaciones entre países en el nuevo orden mundial son relaciones de intercambio y de comercio ⁽¹⁰⁾, no sólo de diplomacia.

Los avances en los medios de transporte, las comunicaciones han acortando las distancias y unido los continentes, ya no podemos hablar hoy de grandes distancias, de meses o semanas de viaje. El lejano oriente ya no es lejano; es ahora el cercano occidente, y el gran Océano Pacífico es la vía de comunicación con unos países y culturas diferentes, que se han desarrollado de manera vertiginosa en las últimas décadas y son grandes proveedores de bienes y servicios con una gran productividad y que están cambiando la forma de entender los grupos y bloques comerciales, las relaciones bilaterales. Su

pragmatismo en las relaciones con otros se centran el comercio y menos en la diplomacia.

En las últimas décadas, los gobiernos colombianos han entendido en parte la dinámica del Pacífico, ampliado significativamente su presencia diplomática y de gestiones en el Pacífico, tomando como base su experiencia con el Japón. Específicamente a partir de la década de los setenta se extendieron estos vínculos a Corea, Tailandia, Indonesia, China, Singapur, Malasia, Australia, Nueva Zelandia y otros en los cuales Colombia abrió embajadas u oficinas comerciales.

En el cuadro siguiente, se relacionan los países con los cuales se mantienen relaciones y las fechas de inicio de las mismas.

Cuadro # 1

RELACIONES DIPLOMÁTICAS DE COLOMBIA CON LAS ECONOMÍAS MIEMBROS DE LA APEC		
PAÍS	FECHA DE INICIO	TIPO DE REPRESENTACIÓN
AUSTRALIA	SEPTIEMBRE 9 DE 1975	EMBAJADA
BRUNEI DARUSSALAM	MARZO 24 DE 1992	EMBAJADA
CANADÁ	ENERO 1 DE 1953	EMBAJADA
CHILE	OCTUBRE 1 DE 1992	EMBAJADA
REPÚBLICA POPULAR CHINA	FEBRERO 7 DE 1980	EMBAJADA
CHINA TAIPEI	NO HAY RELACIONES DESDE 1980	
REPÚBLICA DE COREA	MARZO 10 DE 1962	EMBAJADA
ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA	JUNIO 19	EMBAJADA
FILIPINAS		CONSULADO HONORARIO
INDONESIA	SEPTIEMBRE 15 DE 1980	EMBAJADA
HONG KONG		CONSULADO GENERAL
JAPÓN	MAYO 25 DE 1908	EMBAJADA
MALASIA	AGOSTO 19 DE 1987	EMBAJADA
MÉXICO	OCTUBRE 3 DE 1982	EMBAJADA
NUEVA ZELANDA	MAYO 1 DE 1978	EMBAJADA
PAPÚA NUEVA GUINEA	MARZO 2 DE 1988	
SINGAPUR	SEPTIEMBRE 15 DE 1982	CONSULADO
TAILANDIA	ENERO 20 DE 1979	EMBAJADA

Fuente: Cancillería Colombiana. 1997.

Cuadro No. 2

BALANZA COMERCIAL COLOMBIA - ECONOMÍAS DE LA APEC ENERO - DICIEMBRE 1996 (EN US\$)			
PAÍS	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	BALANZA COMERCIAL
Estados Unidos	4.853.701.979	4.088.884.308	-764.817.671
Japón	722.505.674	348.625.347	-373.880.327
México	465.539.542	89.076.827	-376.462.715
Canadá	346.582.104	109.246.636	-237.335.468
Chile	195.161.663	182.666.018	-12.495.645
Corea del Sur	141.907.111	30.361.586	-111.545.525
China Taipei	94.462.601	6.165.267	-88.297.334
China Popular	55.468.744	6.941.314	-48.545.430
Hong Kong	55.240.660	19.284.553	-35.956.107
Singapur	25.100.656	10.676.184	-14.424.472
Australia	24.963.751	12.016.030	-12.947.721
Malasia	22.432.665	2.298.438	-20.134.227
Indonesia	12.067.276	2.634.366	-9.432.910
Tailandia	10.610.782	6.314.636	-4.296.146
Filipinas	5.428.062	1.770.849	-3.657.213
Nueva Zelandia	4.058.480	3.640.609	-417.871
Brunei Darussalam	280.292	0	280.292
Papua- Nueva Guinea	0	0	0
Total Colombia	12.781.175.925	10.582.044.410	-2.205.131.515
Total APEC	7.035.530.042	4.920.602.968	-2.114.646.782

Fuente: Oficina de Estudios Económicos Internacionales. Ministerio de Relaciones Exteriores

Las iniciativas concertadas entre el gobierno, la academia y la empresa privada, empiezan a dar resultados positivos, ha aumentado el volumen y valor de los intercambios, notándose grandes déficits para Colombia, debido a su escasa oferta exportable se espera en un futuro un mejor balance (Ver Cuadro # 2). Igualmente se avizora inversiones de la región Asia Pacífico en Colombia, a su vez que mayores intercambios técnicos, científicos y culturales. Seguidamente, se analiza de forma pormenorizada, los movimientos de intercambio de Colombia con cada uno de los países de la región Asia Pacífico, sean estos de la APEC o no.

2.3. Relaciones comerciales Colombia Economías de la APEC.

El comercio global con los países del APEC, para el año 2005 alcanzó los US\$ 24.115 millones. De esta cifra correspondieron a exportaciones US\$ 11.344 millones (es decir 54% del total de ventas de Colombia al mundo) e importaciones US\$ 12.578 millones (59% del total de nuestras compras por país de origen). Es decir, más de la mitad de nuestro comercio se realiza con las economías miembros de APEC.

Tabla 3

EXPORTACIONES COLOMBIANAS HACIA PAÍSES APEC - 2005	
PAÍS	PORCENTAJE
ASIA Y OCEANÍA	8%
AMÉRICA DEL NORTE	77%
RUSIA	1%
AMÉRICA LATINA	14%

Fuente: DANE, ANALDEX

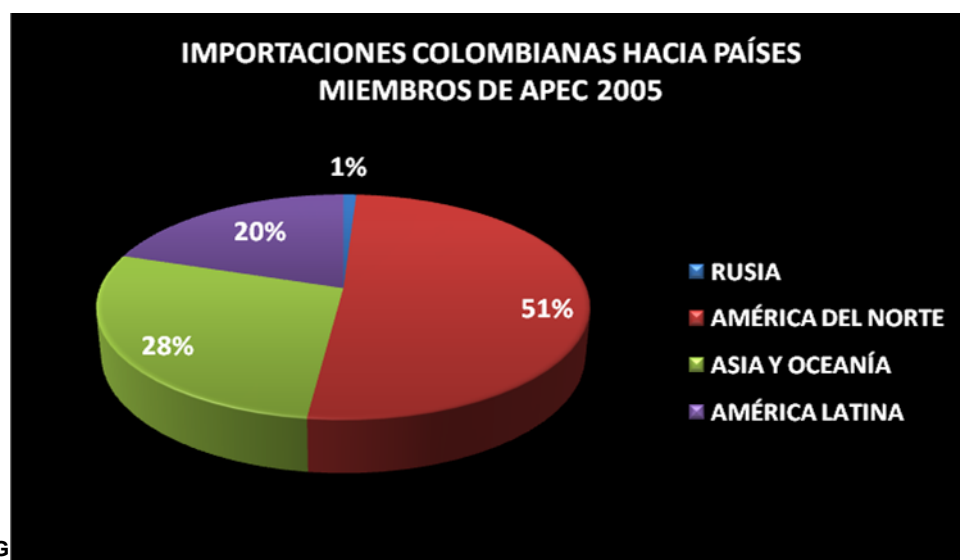
Gráfica 3



Tabla 4

IMPORTACIONES COLOMBIANAS HACIA PAÍSES APEC - 2005	
PAÍS	PORCENTAJE
RUSIA	1%
AMÉRICA DEL NORTE	51%
ASIA Y OCEANÍA	28%
AMÉRICA LATINA	20%

Fuente: DANE, ANALDEX



G

Tabla 5

BALANZA COMERCIAL 2005 COLOMBIA - APEC (En miles de Dólares)			
PAÍS	EXPORTACIONES F.O.B	IMPORTACIONES PAÍS DE ORIGEN	BALANZA COMERCIAL
CHINA	236.689	1.616.821	-1.130.132
COREA	135.950	593.716	-457.766
JAPÓN	330.181	705.315	375.134
INDONESIA	4.420	103.794	-99.375
TAILANDIA	11.602	89.840	-78.823
MALASIA	1.900	74.648	-72.784
AUSTRALIA	17.206	22.259	-5053
VIETNAM	306	12.146	-11840
FILIPINAS	7.401	10.199	-2798
CANADÁ	297.973	398.315	-91.342
RUSIA	73.898	138.845	64.948
ESTADOS UNIDOS	8.478.957	5.663.817	2.815.139
PERÚ	709.874	331.870	378.004
MÉXICO	610.934	1.683.325	-1.072.391
CHILE	296.174	337.784	-41609

Fuente: ANALDEX. DANE.

Tabla 6

BALANZA COMERCIAL 1985 COLOMBIA - APEC (En miles de Dólares)			
PAÍS	EXPORTACIONES F.O.B	IMPORTACIONES PAÍS DE ORIGEN	BALANZA COMERCIAL
CHINA	0.1	0.9	-8
COREA	13.5	2.8	10.7
JAPÓN	149.9	428.5	-2786
INDONESIA			
TAILANDIA			
MALASIA			
AUSTRALIA	1.9	0.3	1.5
VIETNAM			
FILIPINAS		0.1	0.1
CANADÁ	39.9	159.0	-1191
RUSIA	21.4	4.1	17.1
ESTADOS UNIDOS	1.165.3	1.456.6	-2913
PERÚ	31.9	108.4	-765
MÉXICO	6.3	149.3	-1420
CHILE	20.9	52.7	

Fuente: DANE, según manifiestos de aduana. Tomado de Las Relaciones Internacionales de Colombia con los principales países asiáticos de la cuenca del Pacífico. Rotilsberger Dora

No obstante, siendo que los Estados Unidos, el principal socio comercial de Colombia, por efectos de pertenecer también al APEC, se desdibuja la participación de otros países. Se observa a lo largo de las dos últimas décadas un crecimiento del comercio con los países del Pacífico, si lo comparamos con 1985.(Ver tabla 5 y tabla 6)

Para China como pasamos de un intercambio comercial de US\$ 1.000.000 a US\$ 1.853.510 millones de dólares.

Como observamos del análisis de los cuadros los intercambios comerciales de Colombia con los países de la cuenca excepto de Japón, Rusia, Estados Unidos, son mínimos. Para el caso de los Estados Unidos, hay que distinguir

los intercambios comerciales utilizando los puertos del Atlántico y los del Pacífico (ver Cuadro1 y 2). Rusia, para la época, denominada República Socialista Soviética: URSS, los intercambios son por el Océano Atlántico. Para el caso de México, Chile y Perú, dada su cercanía y estar en el mismo continente los intercambios comerciales se originan en el marco del comercio americano del ALADI, el pacto andino y la CAN.

Del análisis de las exportaciones colombianas de 1985, a las del año 2005, se observa , que si bien se exportan mayores valores, el destino final sigue siendo los Estados Unidos, los vecinos de América Latina y Canadá, los mercados del llamado lejano oriente se incrementan en poca cantidad y que dado los acelerados niveles de desarrollo de los países de APEC de Asia, el mercado tiende a dirigirse a productos agroindustriales y materias primas básicas, tales como carbón, ferroníquel entre otros. “es fundamental invertir en el desarrollo de industrias de valor agregado para nuestras materias primas agrícolas, para así estar en capacidad de satisfacer cada vez más al exigente consumidor oriental. ⁽¹²⁾

No obstante, las buenas intenciones de las autoridades colombianas, de los empresarios del sector exportador, a los países del sureste asiático que forman parte del APEC y son miembros de ASEAN, que tienen economías dinámicas y son excelentes mercados, se frustran por la ausencia de una oferta exportable regular, de volúmenes apreciables que son lo que demandan por una escasa infraestructura portuaria y una logística que incluye vías expeditas a los puertos colombianos ya que excepto Japón , Taiwán y Singapur, el transporte con los demás países de la región se realiza con conexiones , bien sea de transbordo o fletes, en los puertos de Panamá, Estados Unidos y Europa. Aunque los fletes marítimos a nivel de Colombia han descendido, sin embargo comparativamente con los que ofrecen Chile y los Estados Unidos son más económicos, lo cual reduce la ventaja comparativa del país con estos mercados.

La relativa paz que a partir de la Segunda Guerra Mundial, tiene el mundo y en especial a Asia, ha dado como resultado, que los países se concentren en el desarrollo de sus sistemas económicos productivos y con diferentes enfoques lideren sus países a mayores estándares productivos, dando por resultado la

elevación del ingreso per cápita de los habitantes del oeste Pacífico, el desarrollo de sus economías, y una mayor dinámica comercial.

“El prominente y rápido desarrollo industrial y comercial mostrado en las últimas décadas por el oriente de Asia se vio estimulado por el ambiente de tolerancia y relativa paz regional. Garantizar al máximo el ambiente favorable para despegar las fuerzas comerciales y profundizar la cooperación económica a favor de la modernización material y el aumento del nivel de vida de sus poblaciones, es algo sobre lo cual no se ven dudas en la dirigencia Asiática.”⁽¹¹⁾

El peso económico, financiero, industrial y tecnológico del Pacífico obliga al país a tener presencia allí desde las normas industriales, hasta la manera de hacer negocios, serán muy pronto las que impongan la forma de hacer negocios a nivel mundial.

Citas

1. Garay Salamanca Luis Jorge, Ramírez Leyton Doris, De Lombaerde Philipe, *El futuro de Colombia en la Cuenca del Pacífico*, Universidad de Bogotá, Jorge Tadeo Lozano, 2001. p 22. Citado por Novella Iván "La formulación de la Política Exterior Colombiana hacia la Cuenca del Pacífico con miras al posible ingreso a la APEC en el 2007". P.1. (No incluye los últimos países que ingresaron al APEC. Con datos del 2008).
2. Staffan Burenstand Linder. "The Pacific Century: Economic and political consequences of Asian- Pacific Dynamism. Stanford: Stanford University prees. 1986 y otros. Citado por Rothlisberger Dora. "*Las relaciones internacionales de Colombia con los países del Océano Pacífico*". Universidad de los Andes, p.6
3. Tokatlían Juan. 1988. "El futuro de Colombia en la Cuenca del Pacífico." P. 4
4. Barco Virgilio. "Hacia una Colombia nueva". Oveja Negra. 1986. mensajes del presidente al congreso de la república.--- "*Barco sets tough Targets*", revista South No Abril 1987.
5. Landes. D. "*La riqueza y la pobreza de las naciones*". Edit. Crítica. P 403-423. 2002.
6. Barbosa Fernando. "Antecedentes históricos de la inserción de Colombia en el Asia – Pacífico". p.35.
7. Barrera J. "Patrones de acercamiento: el viajero ilustrado, en texto y contexto". Bogotá Universidad de los Andes (26) 1995. Citado Barbosa Fernando.
8. Vargas Pedro Fermín. "*Pensamientos políticos del siglo XVII- XVIII*". Pro-cultura.

9. Landes D. "La riqueza y la pobreza de las naciones". Edit. Crítica. p 341 y subsiguientes. 2002.
10. Arenas. Hechor "*La estrategia diplomática de Colombia en el Pacífico.*"
11. García Pío. "*Introducción a la geopolítica del Pacífico*" El futuro mide Colombia en la cuenca del Pacífico. Edit. P. 128

CAPÍTULO III

3. HISTORIA DE BUENAVENTURA

3.1. Reseña Histórica

3.1.1. Conquista, Colonia, Independencia

Buenaventura el puerto Colombiano sobre el Océano Pacífico, está situado en el Sur Occidente de Colombia en departamento del Valle del Cauca, tiene una larga historia que se confunde con la conquista española en especial con los viajes de reconocimiento del Mar del Sur; nombre utilizado para llamar al que posteriormente fue conocido el Océano Pacífico. Es así como se tiene referencia de que fue Juan Ladrillo quien primero llegó a la bahía de Buenaventura y de allí remontó por el río Anchicayá. El cronista español, Pedro de Cieza de León; escribe: *“no hago capítulo por sí desde este puerto porque no hay más qué decir; del que fue fundado por Juan Ladrillero que es el que descubrió el río. Entre estos ríos estuvo un poblado de cristianos; tampoco diré nada por que permaneció poco”*.⁽¹⁾

Gonzalo Fernández de Oviedo a su vez matiza *“Andagoya, describió la bahía de la Cruz; y entran en ella muchos ríos grandes y pequeños. Y subió por uno de ellos tres leguas la tierra adentro llevando siempre cinco brazas de fondo; y llegó a un puerto y él quedó fundado un pueblo el que llamó la ciudad del puerto de Buenaventura”*.⁽²⁾

Los conquistadores españoles buscaban de un sitio donde guarnecerse, atracar sus naves para abastecer suministros y recuperación de sus hombres de las travesías marinas.

Los aborígenes que habitaban estas comarcas: Chocoes, Noanamas, Cirambiraes y Catrués, defendieron sus territorios, por ello a lo largo de los primeros 100 años de la conquista no se tiene por parte de los conquistadores, emplazamientos estables y definitivos. Hasta el siglo XVII, entre Panamá y Guayaquil no existía en tierra colombiana ninguna guarnición estable para los españoles ayudando a ello que las aldeas fundadas en las sierras eran muy pequeñas y despobladas y que la comunicación con el mar era difícil por cuanto había que cruzar la cordillera oriental, agreste y de muy difícil

topografía.

De los viajes de reconocimiento a el Mar del Sur, Francisco Pizarro llega al Imperio Inca; tomándolo, luego de consolidar su poder, a sus capitanes les da libertad de reconocer y explorar tierras mas allá, es así como Sebastián de Belalcázar toma la ruta noroeste; por tierra firme llega a Quito, continúa a Popayán y luego a Santiago de Cali, la cual funda en el año de 1539. Todo ello en línea paralela a la costa pero en los valles que se forman pasando la cordillera.

Luego de la fundación de Santiago de Cali, busca una salida al mar, para lo cual forma una avanzada con este propósito, abriendo caminos, llegan a la bahía de Buenaventura que dista 20 días de viaje por terrenos muy agrestes al acecho de fieras, aborígenes e innumerables dificultades motivo por el cual se propone la construcción de un camino al puerto, camino que seria el propósito de los próximos 400 años, ya que este se cristalizó hasta principios del siglo XX.

De los cronistas de la conquista española: Pedro Cieza de León, Gonzalo Fernández de Oviedo y Cristóbal Salinas, se establece que no existió un acto protocolario de fundación de Buenaventura, ya que no dejaron documentos escritos ni los actos administrativos de la época y lo que derivó fue localizaciones, que una de ellas fue la localización de un asentamiento de puerto, más de carácter fluvial que marítimo, ya que sobre la bahía desembocaban varios ríos, entre ellos el Anchicayá y el Dagua, lo más probable es que haya sido sobre el Anchicayá a donde se levantó el puerto fluvial al cual le llegaban algunos bergantines con suministros a los españoles tales como: botijas de vino y sal, lo mismo que ropas de castilla y otros menajes domésticos que hacían transito en Panamá. Igualmente que éstos comercios no eran regulares por haber sido testigo presencial de lo que describe: Pedro Cieza de León es el autor de mayor credibilidad, además el primero que describe el puerto y lo hizo en su capítulo tercero de su obra: *“salen a la mar muchos y grandes ríos, que nacen en las sierras: por el uno de ellos entran las naves hasta llegar al pueblo o puerto de la Buenaventura y el piloto que entrare ha de saber bien el río, y si no, pasará gran trabajo como lo he pasado yo y muchos otros, por llevar pilotos nuevos”*.

(3)

Se muestran a las claras que el puerto de la Buenaventura es un puerto de carácter fluvial, en la época de la conquista se convirtió en sitio en el cual se descargaban las mercancías pero que no fue importante, ya que no figura en la relación de los puertos que la corona española tenía de sus dominios en América. Se podría dar en mejor forma el nombre de sumidero, dado que el comercio y el transporte de forma regular se desarrollan entre el puerto de Panamá y el del Callao en el Perú y Guayas en el actual Ecuador, se utiliza Buenaventura una vez o dos veces al año.

El adelantado Pascual de Andagoya, en 1540 de su expediciones desde Panamá a las costas del Mar del Sur colombiano, nos dice: *“Ocho leguas de la isla se descubrió el puerto de la buena ventura y una montaña muy áspera, salía un camino que bajaba a la mar de indios que venían a hacer sal, y estos pasaban por aquella tierra y montaña, que es la más áspera y alta que se ha visto en Indias. “.....” los cuales lleve hasta nueve leguas de la mar con mucho trabajo y de allí en adelante era y es tan áspera la tierra que muchos perros no pudiendo traspasarla, se volvieron a la mar”*.⁽⁴⁾

Dadas las limitaciones de comunicación entre las ciudades de las sierras, Santiago de Cali y Popayán con el mar, por las dificultades de tener un camino durante el siglo XVI, XVII, XVIII, el puerto no se utiliza en forma regular para el comercio. El asentamiento fluvial es difícil para la navegación, la descarga de mercancías problemática, es decir el puerto no gana importancia; sin embargo, un comercio se desarrolla: el tráfico de esclavos, mercancías que no necesita transportarse, se auto transporta. La conquista y colonización de la Nueva Granada, como se denominaba a la Colombia de ese entonces, tiene un carácter de saqueo, éste se manifiesta en la forma del oro acumulado durante muchos años por los aborígenes para sus rituales y que para los españoles tenía otro valor como moneda y atesoramiento. *“así, una buena parte de la conquista habría sido fruto de la actividad de aventureros sedientos de oro y de preseas, hombres violentos desplazados de un campo de operaciones, ya agotado en el viejo continente”*.⁽⁵⁾

Por ello, el ocupamiento de la Nueva Granada, gira en torno a los yacimientos de extracción de oro y de la mano de obra indígena que podía ser expoliada: la

actividad frenética de explotación, los maltratos y enfermedades no conocidas diezmó la población indígena y su aniquilación. Por lo cual se requirió su reemplazo por esclavos que suplieran ésta deficiencia de mano de obra. Durante los tres siglos siguientes a la conquista española, el principal renglón de comercio exterior de la Nueva Granada fue el oro, con ello se pagaron los productos de origen europeo que consumían los españoles asentados en el territorio y los nuevos esclavos.

El departamento del Cauca, motivo de nuestra indagación fue uno de estos centros de producción de oro, motivo por el cual su actividad principal fue la minería, el tráfico y comercio de esclavos.

Los puertos sobre el Atlántico: Cartagena y Santa Marta son la entrada a la Nueva Granada y desde allí se realiza el incipiente comercio de la colonia con la metrópoli, destacándose el puerto de Cartagena de Indias.

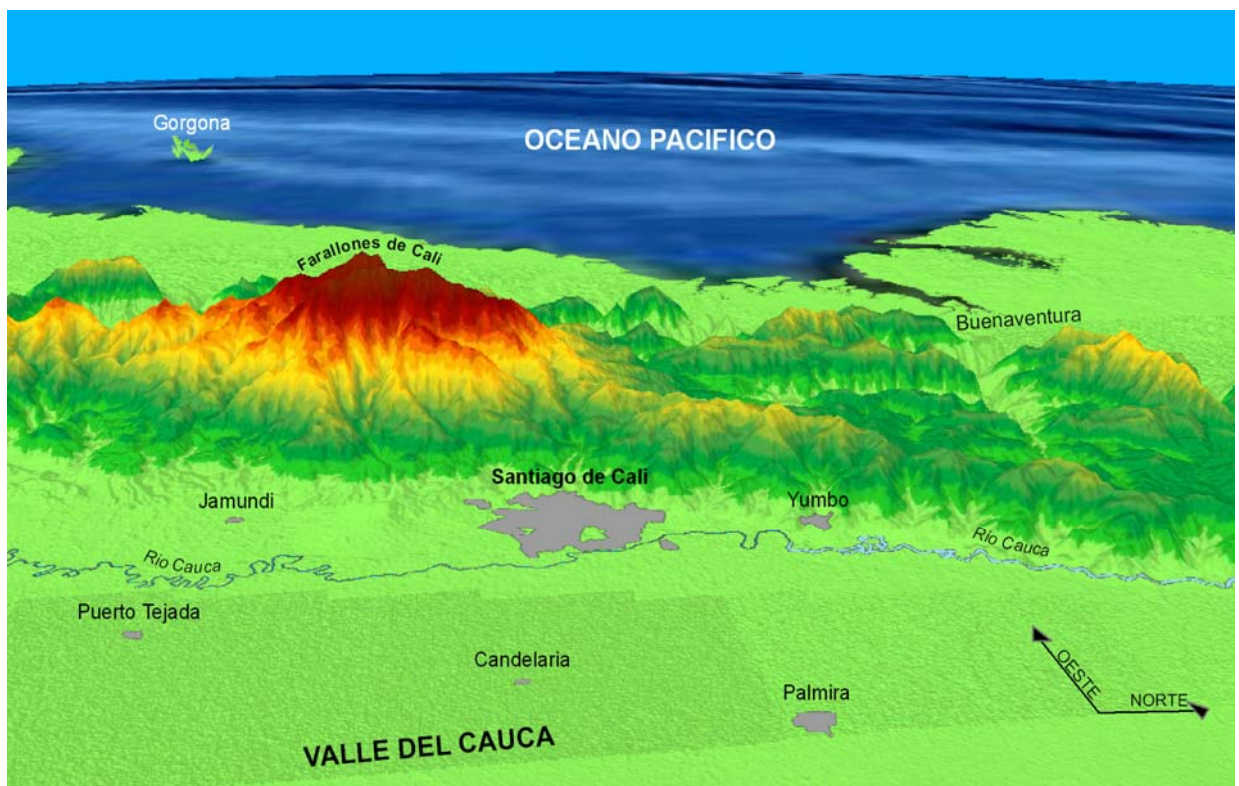
La división política administrativa de la corona dicta que: la provincia del Cauca adonde se sitúa el puerto, dependa de Quito; ésta a su vez de Lima, lo cual hace que pierda la relativa importancia que pudiera tener.

La políticas de la metrópoli, con sus colonias respecto al comercio exterior, desalientan y restringen el comercio, el mismo es de carácter monopolístico y está restringido a la Casa de Contratación de Sevilla, que dispone de la cantidad de navíos, los itinerarios y los productos que se pueden comerciar, es ilustrativo el párrafo de José María Samper citado por Álvaro Tirado Mejía :

"Las mercancías que iban de España al interior de la presidencia del Ecuador y las provincias de Popayán, Pasto y Cauca en el extremo meridional del virreinato de la Nueva granada, llegaban a Cartagena por el mar Caribe; subían por el río magdalena hasta Honda (800 kilómetros) asunto de cinco o seis meses, de Honda seguían a lomo de mula o espalda de peones, atravesaban la cordillera central y occidental de los Andes, transitaban de 200 a 1500 kilómetros o más, por caminos imposibles y llegaban a Quito, a los veinte meses o dos años de haber sido expedidas en España". ⁽⁶⁾

El puerto gana alguna importancia nuevamente en el período conocido como la Independencia de España, el reordenamiento de la jurisdicción política, puesto que la provincia del Cauca, ahora no depende del virreinato de Quito, sino de del virreinato de la Nueva Granada, cuyo capital es: Santa Fé de Bogotá.

Terminando el período colonial, la independencia, y los albores de la república, el puerto de la Buenaventura sigue sin el camino que lo comunique con tierra firme, es decir no hay una salida al mar Pacífico para la Nueva Granada. En 1829, el libertador Simón Bolívar, mediante un decreto encarga al gobernador de la provincia del Cauca de la dirección del camino Buenaventura a Cali, luego siguen más o menos cincuenta años de discusiones, comisiones, estudios, para el trazado y construcción de la vía.



3.1.2. La República

Mientras tanto en el mundo cambian las condiciones geopolíticas, colapsa el Imperio Español, se está asentando un nuevo imperio: el inglés. En los Estados Unidos, se empieza a desarrollar la Costa Oeste; las ideas económicas cambian, está en boga el liberalismo económico, se empieza a consolidar el capitalismo, y ahora se requieren de materias primas para fabricar productos y se necesitan mercados para las mercancías. El transporte marítimo igualmente se ha transformado, de los buques de vela se ha pasado a los de vapor y de allí a los contruidos en hierro, que han aumentado la capacidad de carga.

Los barcos de vela tenían una capacidad de carga de unas cuantas decenas de toneladas (excepcionalmente superan las cien toneladas) y en los vapores su capacidad típica parecía estar entre 700 y 1.000 toneladas, aún cuando en 1878 algunos barcos ingleses tenían capacidad de 1500 toneladas. Los vapores multiplicaban por 20 la capacidad de transporte de los barcos de vela.
(7)

La Bahía de de la Cruz a donde está situado el puerto fluvial de la Buenaventura, requiere ser transformado en puerto marítimo, por ello se busca cambiar de localización y ésta se encuentra sobre un islote situado en la misma bahía, sobre él, construir el muelle acera, ya que las anteriores operaciones se hacían en el sistema de radas y planchones. Llegamos así a 1850- 1860 con el auge de las doctrinas del libre comercio. Se tiene que para el año 1874 a 1875, arribaron al incipiente puerto 30 veleros, sumando 1.144 toneladas de mercancías y de 24 vapores totalizando 16.830 toneladas.

El estado del Cauca, ahora convertido en el departamento; a través de la historia sus dos ciudades principales Popayán y Santiago de Cali han mantenido un conflicto por cual se destaca mas, es así como esta contradicción se dirime con la creación de un nuevo departamento, el Valle del Cauca, con capital Santiago de Cali y éste es el detonante para el desarrollo, por cuanto, la otra ciudad capital, también trató de tener su puerto y su camino al mar (el camino de Micay y el puerto Micay) El desarrollo de los ferrocarriles en el mundo como medio de transporte

económico para carga y pasajeros, se vio como una alternativa para tener la salida al mar y desembotellar extensas zonas agrícolas y se empiezan a gestar las bases del ferrocarril del Pacífico, que en últimas une a el puerto de Buenaventura con la ciudad de Cali y es inaugurado en 1927 después de muchos tropiezos, tanto de carácter técnico, como económico. La comunicación por carretera, deberá esperar un tiempo más, pero ya se había logrado trazar un camino de herradura para subir las mercancías del puerto a la ciudad de Cali y se conoce como: el camino a Buenaventura, utilizando locomoción animal y por la misma vía llevar al puerto mercancías de exportación. Es decir ya existe formalmente un puerto concebido como unas instalaciones apropiadas para realizar las operaciones necesarias para la exportación e importación de mercancías y un camino.

De forma paralela, en los valles interandinos se está llevando a cabo una ampliación de la frontera agrícola, se está conquistando terrenos baldíos, está en marcha la colonización de una amplia zona del departamento de Caldas (al noreste de la ciudad de Cali), y con ello el fomento de un cultivos cuyo mercado es la exportación, tales como: tabaco, quina, añil, y café, éste ultimo acelera de forma importante el proceso y la consolidación del ahora sí, puerto de Buenaventura.

En las décadas 1860 – 1870 - 1880 se configura una red de relaciones comerciales, que se sustentó en el eje Buenaventura- Cali- Palmira con énfasis en esta última como lugar de producción agrícola para la exportación. Aprovechando que se ha presentado una liberación de tierras por la expulsión de los Jesuitas (1851) ⁽⁸⁾, y la confiscación de las tierras en su poder (aproximadamente el 75% de la tierra cultivable de la región) y posterior venta. Sumado a lo anterior, la ley de manumisión, que es en la práctica la abolición de la esclavitud, liberando mano de obra, dándose inicio a la proletarización del campesinado. Configurándose un ámbito apropiado para las inversiones de negociantes, exportadores, capitalistas y el paso a la agricultura empresarial. (Ver gráfico # 2)

Según un informe de F. Cisneros en el año de 1878 las exportaciones por el Cascajal (puerto de Buenaventura) eran de:

1.596.644 tn. (ver tabla No 1)

Tabla 1

EXPORTACIONES POR EL PUERTO DE BUENAVENTURA	
PRODUCTO	CANTIDAD (Kg)
AZÚCAR	780
AÑIL	3.574
CAUCHO	77.419
QUINA	402.108
TABACO	1.112.563
TOTAL	1.596.444

Fuente: NIETO ARTETA. Luis Eduardo: ECONOMÍA Y CULTURA en la Historia de Colombia. 1962.

Gráfica 1



En los años 1872 a 1874 se registra la salida de unos mil sacos de café por el puerto de buenaventura, cantidad pequeña considerando que ya el mismo representaba el 20% del total de las exportaciones de Colombia.

Para 1850, ya pasaban por el océano Pacífico grandes vapores contruidos en hierro, pero no entraban al puerto por la falta de un lugar adecuado, entre tanto para solucionar este impase, se contrato a la compañía del ingeniero norteamericano J Cisneros en 1880, para la construcción de un muelle, con la mala fortuna que fue mal diseñado y no cumplió con su cometido.

"Desgraciadamente escogió para ello un mal sitio ... inseguro para embarcaciones de un calado superior a 12 pies" ⁽⁹⁾

Gráfica 2

Mapa del Valle del Cauca



Fuente: <http://www.google.com.co/imgres?imgurl=http://www.juancarlosenrique.com/ViajesColombia/mapa>

3.1.2.1. Primer muelle 1882.

El desarrollo y expansión del comercio a nivel mundial fruto de la nueva realidad de la economía y el comercio exterior, la expansión del mercado de tierras y agrícola, el agotamiento de el oro como principal fuente de exportación, hacen que llegue a un nuevo ciclo económico "*originado en el desarrollo paralelo de las exportaciones cafeteras y del comercio internacional, transcurriendo el tiempo ocurre en la bahía un cambio decisivo en la*

concepción de las operaciones portuarias y en procura de su racionalización. El dispendioso transbordo en la rada con canoas o planchones, debe ser sustituido por un atracadero; un andén lacustre hasta donde puedan abordar los grandes steamers para una sola operación de manipulación- descargue y almacenaje- de la carga" ⁽¹⁰⁾

El ciudadano francés Raymond Le Brun 1891 en su informe escribe: "*En el extremo del muelle el mar no pasa de 19 pies, cuando los vapores necesitan de 20 pies, altura que no se logra sino a media marea de suerte que en marea baja en aguas vivas no alcanza sino a 13- 14 pies de agua o sea, 4.0 metros más o menos. Por esto los capitanes desde su inauguración rehusaron servirse de él.*" ⁽¹⁰⁾

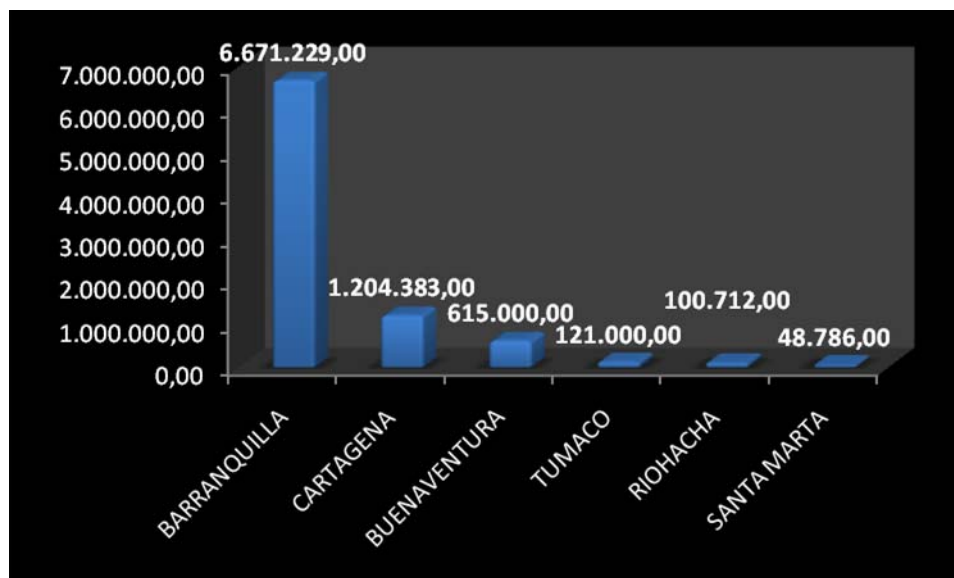
Los técnicos indican que con algunos arreglos de bajo costo como son la prolongación del muelle y el dragado a una mayor profundidad se habilitaría y quedaría servible, pero esta solución encuentra su oposición por que los negociantes del puerto especulan con la carga y la descarga de mercancías. Con las dificultades propias que se presentan por estar muchos y variados intereses en juego el puerto continúa su marcha; es así, como para 1890 según Rafael Núñez las estadísticas aduaneras para los distintos puertos del país son:

Tabla 2

ESTADÍSTICAS ADUANERAS NACIONALES	
PUERTO	PRODUCCIÓN
BARRANQUILLA	6.671.229,00
CARTAGENA	1.204.383,00
BUENAVENTURA	615.000,00
TUMACO	121.000,00
RIOHACHA	100.712,00
SANTA MARTA	48.786,00

Fuente: RAFAEL NÚÑEZ

Gráfica 3



Como se deduce del cuadro anteriormente visto la importancia del puerto de Buenaventura es creciente por los volúmenes manejados, no obstante ser un pequeño porcentaje de los puertos del Atlántico con ya 300 años de serlo y sin las dificultades geográficas y de transporte a los centros de producción y consumo. El mayor volumen y prosperidad del puerto de Barranquilla hay que verlo en que a el desemboca el río Magdalena que es la vía al centro del país y surte de mercancía a los mercados internos de Colombia.

En 1911 el trotamundos francés Félix Serrat, con respecto al puerto de Buenaventura escribe: *"Apenas acababa de fondear el vapor, numerosas canoas y piraguas, dejando la orilla ,se dirigieron hacia nosotros, a fuerza de remo o canaleta.... las otras embarcaciones venían para conducir los pasajeros que deseaban bajarse del barco"*.

Por esta época Colombia sufre la desmembración de Panamá; Colombia pierde su puerto sobre el Pacífico, las oficinas y trámites que se realizaban allí; se trasladan a Buenaventura.

No obstante la relativa importancia del puerto y su contribución al comercio internacional, el sitio y sus gentes nativas ven entrar y salir mercancías pero nada de ello queda allí, es así, como cada vez que llega un funcionario del alto

gobierno o está de paso se le entregan memoriales solicitando alguna obra, solicitud muy pocas veces atendida.

Tabla 3

EXPORTACIONES POR BUENAVENTURA EN 1909		
PRODUCTO	PESO	VALOR PESOS ORO
CAFÉ	2.208.585,00	607.442,00
PRODUCTOS ANIMALES	950.060,00	182.525,00
CACAO	224.382,00	102.195,00
PRODUCTOS VEGETALES	58.268,00	3.296,00
CAUCHO	19.608,00	27.376,00
PRODUCTOS MANUFACTURADOS	3.590,00	2.859,00
METALES FINOS	448,00	234.321,00
MISCELÁNEA	262,00	200,00
TOTAL	3.465.203,00	1.160.214,00

Fuente: Dirección general de estadística. Bogotá 1910. Rev. Obras públicas. Mayo de 1910.

Citado por Tirado Mejía

3.1.2.2. Segundo muelle 1923.

Para la primera década del siglo XX, siguen creciendo las exportaciones por el puerto de Buenaventura (ver tabla 3), lo mismo que las importaciones, utilizando el muelle defectuoso, los volúmenes de carga cada vez son mayores, no obstante las dificultades de todo tipo, el gobierno nacional considerando la importancia adquirida por el puerto sobre el Pacífico decide contratar un estudio con la compañía inglesa S. Pearson and Son Limited, para el reordenamiento, diseño del puerto y en la medida de lo posible de la ciudad en la cual convivan los trabajadores, la firma entregó lo que pudiera llamarse un estudio de factibilidad, esto se realiza en los años 1912 a 1914. La firma propone construir el proyecto en varias etapas y a diferentes precios, los ejes de acción se podría definir en tres líneas principales: Profundizar el canal de acceso, reordenar la ciudad, rellenar los esteros, es decir expandir el espacio construible de unas 100 hectáreas a unas 150, rellenar y amurallar los espacios ganados en el eje occidental y construir un muelle que, en forma lineal llegue aproximadamente a 1500 metros.

La Primera Guerra Mundial, en la cual se involucraron varios países Europeos, países usuarios importantes del puerto hizo que se suspendieran los proyectos.

Este tiempo de calma en el comercio internacional se aprovechó en el país para analizar la conveniencia del puerto en Buenaventura, pues los costos del proyecto de Pearson and Son Limited hacían del proyecto inaccesible para el país. Y entonces se alzaban voces discordantes sobre el puerto. En el Pacífico se encontraban mejores lugares para la localización de un puerto para suplir las demandas presentes y futuras del servicio portuario, que presentase mejores facilidades ya era por todos conocido los problemas de sedimentación de la bahía, la insalubridad del terreno; en la Revista de Ingeniería Nacional No 46 de 1914 se escribían comentarios como: *“Jamás podremos explicarnos la fundación de un puerto como Buenaventura: situados en una isla, en el fondo de una bahía malísima, con un pésimo clima, ni siquiera tiene agua dulce.....teniendo que transportársela en ferrocarril. No muy distante al norte existe una ensenada mejor”* Julio Nieto Garzón.

La opción de Bahía Málaga, como alternativa de puerto de aguas profundas, a corta distancia del emplazamiento actual ya era reconocida.

Se creó una comisión con el fin de estudiar el mejor lugar para el establecimiento de el puerto de Colombia sobre el Pacífico se recorrió todo el litoral y finalmente quedaron las opciones Bahía Málaga y Buenaventura, la racionalidad iba con Bahía Málaga, pero los grupos de presión de Buenaventura se impusieron.

Los importadores - exportadores asentados en el puerto con sus inversiones y dominio de las operaciones forman un frente común y, de motu propio se comprometen a la construcción de un nuevo muelle, para ello tienen la recién fundada Cámara de Comercio para desde este lugar intrigar en el logro de sus propósitos.

Es de anotar que en el juego de intereses, el viejo anhelo de Santiago de Cali de separarse de la tutela política de Popayán, ha logrado su propósito, pues la unidad administrativa Cauca se ha bifurcado con la creación del Valle del

Cauca y su capital Santiago de Cali.

Los principales exportadores importadores tienen sus negocios y trabajo en Buenaventura, pero su residencia en Cali, por tanto las decisiones para el puerto generalmente se toman en Cali, y ahora que tienen el departamento del Valle del Cauca hecho a la medida de sus intereses, con la posibilidad de influir en las decisiones del Gobierno nacional.

Los importadores - exportadores presionan la recién creada дума departamental, con el gobernador de turno.

Efectivamente el 9 de enero de 1919 se celebra en Cali el “contrato sobre el empréstito para el muelle de Buenaventura firmado por el gobernador Rengifo y la casa comercial G. Amsinck and Incorporated de la ciudad de Nueva York”.

De este contrato se puede destacar dos puntos:

El contrato será el suministro por G. Amsinck and Company Incorporated al departamento de Valle del Cauca de todos los materiales, maquinarias y demás elementos necesarios para la construcción del muelle. En un crédito bancario girado paulatinamente al departamento del Valle en la proporción que requieren los gastos mensuales de la construcción del muelle.

La cláusula séptima del contrato exige al departamento remesar mensualmente al prestamista la suma de 25.000 dólares en oro americano, y la octava a pignorar a su favor el producto íntegro de las rentas departamentales de tabaco y licores.

Cuatro años más tarde, se inaugura en 1923 el nuevo muelle denominado: Rengifo con bodega, se constata que solamente permite el abordaje de un vapor, no sirve para buques de gran tonelaje y tamaño.

3.1.2.3. TERCER MUELLE.

La dinámica del comercio exterior, con la puesta en marcha del ferrocarril, su extensión hasta Popayán, y al norte del Valle (Ver Mapa del Valle Gráfica 2) a zonas de producción cafetera, hacen que se incremente la oferta exportable, en especial de café, pues se reafirma ahora que la operación en tiempo y en pesos es más económica por el puerto de Buenaventura.

A nivel mundial el cese del conflicto bélico denominado la Primera Guerra

Mundial (1914-1918), vuelve a activar los mercados de productos primarios de los países industriales. A su vez se reactivan los suministros de manufacturas por parte de los mismos.

El **Relator**, periódico de la época en mayo de 1930 escribe: *“Vino luego la congestión de carga en el puerto, durante el año de 1926 y las enormes pérdidas por la congestión del comercio”*.

El muelle que había sido construido por el departamento no daba abasto para la exportación de carga. En la bahía se veían barcos cargados, que mes a mes esperaban turno para atracar al muelle, o por medio de chatas trataban de deshacerse de la carga”

El auge de la exportación cafetera de 1919, a 1924 desborda totalmente la capacidad del nuevo muelle.

Según J. A Ocampo por la isla transitaba el 22.9% de las importaciones y exportaciones del país, y el 14,8% del grano (café) enviado al exterior.

El final, es que el departamento no puede cumplir con los compromisos del empréstito, por lo cual este, traslada los activos a la nación y, ésta a su vez pagando la deuda.

Se hace imperiosa nuevamente la necesidad de la ampliación del puerto, ésta vez la nación contrata a la empresa Raymond Concrete Pile Corporation, quien después de un reconocimiento de terreno, deciden que la mejor forma es aplicarse sobre los planos y propuestas por Pearson and Son Limited.

Por esta época, Colombia recibe la indemnización por el despojo de Panamá (Veinte y cinco millones de Dólares US\$ 25.000.000.00), parte de estos dineros se utilizan en obras de infraestructura en el territorio nacional, un porción va para el ferrocarril del Pacífico y el muelle de Buenaventura que son parte vital del sistema de comercio exterior en cuanto al transporte y movilización de carga, ahora adscritos al Ministerio de Obras Públicas.

En el articulado de la ley No 15 de septiembre de 1926, en uno de sus apartes se lee: *“Ampliación del muelle de Buenaventura con malecón y terraplenes...como la realización de una parte de los planos de la casa Pearson, y Pilles concreto Company... cuyo cumplimiento ha de dar por resultado la formación del área urbana de la isla de Buenaventura para la*

completa dotación de edificios nacionales para la aduana, para el muelle, y para el ferrocarril, todo el proyecto está a cargo de los Ferrocarriles del Pacífico”.⁽¹¹⁾

Se advierte, como el dinero del llamado por Colombia, el robo de Panamá, por fin se está llegando después de cuatro siglos a tener la nación un puerto sobre el océano Pacífico, que pueda dinamizar el transporte y la logística de las crecientes necesidades de importación y exportación del sur occidente colombiano.

Tomando nuevamente el relato de Valdivia *“Para la fase inicial, la empresa se compromete a abrir por dragado y mantener un canal de acceso de 35 pies de profundidad por debajo de la baja marea media, el material del dragado se usará para un relleno detrás del muro de contención del muelle el nuevo terraplén se extenderá en unas veinte hectáreas llamadas “área urbana” donde luego la nación localizará los edificios nacionales necesitados”.*

Es decir el puerto de Buenaventura es terreno ganado al mar, mediante rellenos, y a su vez estos terrenos son unidos a la parte continental mediante un puente.

En el artículo 11 de la ley se escribe: *“El gobierno pagara a la Compañía, como remuneración por sus servicios y labores un honorario igual al 8% de las sumas que se inviertan en cumplimiento de este contrato”.*

El 6 de mayo de 1930, después de múltiples tropiezos y dificultades, se entrega el nuevo muelle malecón en concreto reforzado con 65 pies de ancho, 2.376 pies de largo, cuatro bodegas, a prueba de incendio con capacidad para 16.000 toneladas de café, obras ferroviarias complementarias, en un perímetro de 20 hectáreas robadas al mar, y un nuevo puente en concreto que une la isla a la parte continental, y se empieza a dar forma a una ciudad puerto futura. Las obras tuvieron un costo aproximado de \$4. 250.000 pesos oro. En leyes posteriores se prolonga el muelle malecón, tomando como base los planos de la compañía inglesa Pearson.

Un nuevo poder hace su presencia y es el dinero correspondiente a la indemnización de Panamá, le da trabajo a compañías Americanas y es administrado por ellos, mediante la misión Kemmerer, contratada por el

gobierno nacional para reordenar, y sacar al país del atraso económico. Hasta 1959 los puertos en Colombia son dependencia directa del Ministerio de Obras Públicas y Transporte y esto incluye, el puerto de Buenaventura.

Tabla 4

BUENAVENTURA PARTICIPACIÓN DE LA ADUANA EN EL TOTAL NACIONAL DE EXPORTACIONES 1980-1989.		
AÑO	KILOGRAMOS	Valor FOB en Dólares
1980	4.589.667.216	3.945.047.550
1981	3.334.613.978	2.956.400.222
1982	4.697.009.710	3.094.966.909
1983	5.459.233.388	3.080.892.848
1984	6.465.441.027	34.833.139.993
1985	9.348.186.366	3.551.886.162
1986	14.563.718.070	5.107.935.978
1987	24.090.066.587	5.024.422.563
1988	25.206.427.785	5.026.226.595
1989**	13.747.172.409	2.900.832.000

Fuente: DANE tabulados definitivos

** 1er semestre provisionales.

Tabla 5

BUENAVENTURA, PARTICIPACIÓN DE LA ADUANA EN EL TOTAL NACIONAL DE LAS IMPORTACIONES. 1980-1989.		
AÑO	KILOGRAMOS	Valor CIF en Dólares
1980	6.309.1945.175	4.662.604.264
1981	6.364.116.715	5.199.155.629
1982	6.546.373.153	5.477.701.184
1983	7.384.365.454	4.968.079.999
1984	6.385.173.046	4.492.392.177
1985	6.322.083.174	4.130.686.231
1986	5.190.329.604	3.852.084.997
1987	5.372.996.684	4.227.977.523
1988	6.290.010.897	5.534.836.454
1989**	2.887.382.400	2.414.784.000

Fuente DANE. Tabulación definitiva

** 1er semestre Cifra provisionales.

3.1.3. LA ÉPOCA COLPUERTOS.

Mediante la ley 159, de 1959 la administración de los puertos en Colombia pasó a una entidad llamada: COLPUERTOS, la cual administra los mismos hasta 1993. La nueva entidad creada con el tiempo presenta altos índices de ineficiencia y corrupción, que la lleva a incurrir en pérdidas, por lo cual el mismo gobierno nacional en varios años se ve abocado a cubrir las pérdidas, sufragando sus costos operativos; quedando márgenes muy estrechos o nulos para ampliaciones y modernizaciones.

La ineficiencia, baja productividad, lleva a el gobierno nacional a tomar la decisión, de liquidar COLPUERTOS según: (Solano 1999) *“Ante el cúmulo de deficiencias operativas a, administrativas y sobre costos que perjudicaron a gran número de líneas navieras, importadores y exportadores, situación que*

perjudicaba las relaciones comerciales del país de privatizar la actividad portuaria.”

Durante la administración de Colpuertos, este ejerció el monopolio de las actividades portuarias del país para el manejo de carga de exportación e importación. En la estructura de costos debido a la situación de monopolio que ejercía la empresa, los costos de las operaciones se dispararon, lo cual se trasladó a los precios cobrados a los usuarios y todo ello luego pasó a los consumidores, dando por resultados un encarecimiento de las importaciones y las exportaciones y pérdida de competitividad de los productos Colombianos en el exterior.

3.1.4. LA PRIVATIZACIÓN 1993.

La caótica situación creada por la administración COLPUERTOS, en los puertos colombianos, llevó al gobierno nacional a ver lo que estaba pasando en otros países, teniendo de presente que el transporte marítimo representa aproximadamente el 80% del volumen del comercio exterior, y según el documento (COMPES 3315) *“el nivel de movilización de carga que posea un puerto determinara la importancia de este país y su participación en el comercio internacional ”*; por tanto el control de acción portuaria, su operación debe estar vinculada a la política comercial exterior, y esto no se puede realizar si la dirección y el control está en cabeza de organismos burocráticos de carácter estatal.

La inserción de los capitales privados en la operación de los puertos marítimos se había ya convertido en una tendencia estratégica en el mundo, y uno de los primeros países en privatizar sus puertos fue Inglaterra en 1981, que vendió los 21 puertos que controlaba la empresa pública “Transportation Board” a operadores privados, ejemplo que se replicó en Malasia, Filipinas, y fue prontamente adoptado en otros lugares.

En varios países del mundo, como Inglaterra, India; a nivel Latinoamericano: Chile, México, Argentina, Brasil ya han vinculado al sector privado a las actividades portuarias, ya como concesionarios y en otros como desarrolladores de iniciativas.

A partir de 1993, mediante la ley 1ª del mismo año fueron dadas en concesión

a las Sociedades Portuarias Regionales, los puertos de: Buenaventura, Santa Marta, Barranquilla, Cartagena y Tumaco.

Tabla 6

CUADRO COMPARATIVO MOVIMIENTO CARGA POR SOCIEDADES PORTUARIAS REGIONALES 2002—2006- Unidades TON				
AÑO	SOCIEDAD PORTUARIA	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN	TOTALES
2002	BARRANQUILLA	1.846.997	389.609	2.236.606
	BUENAVENTURA	5.110.988	2.385.064	7.496.052
	CARTAGENA	850.371	769.822	1.620.193
	SANTA MARTA	958.538	1.551.935	2.510.473
	TUMACO	3.367	44.315	47.682
	TOTAL	8.770.261	5.140.745	13.911.006
2003	BARRANQUILLA	2.121.855	743.692	2.845.547
	BUENAVENTURA	4.861.027	2.724.157	7.585.184
	CARTAGENA	869.559	905.370	1.774.929
	SANTA MARTA	1.197.206	2.069.131	3.266.337
	TUMACO	7.456	45.967	53.423
	TOTAL	9.057.103	6.468.317	15.525.420
2004	BARRANQUILLA	1.873.283	1.786.966	3.662.249
	BUENAVENTURA	5.168.008	2.286.170	7.454.178
	CARTAGENA	1.265.926	1.390.603	2.656.529
	SANTA MARTA	1.462.568	2.505.269	3.967.837
	TUMACO	6.385	37.457	43.842
	TOTAL	9.776.170	8.008.465	17.784.635
2005	BARRANQUILLA	2.169.267	782.050	2.951.317
	BUENAVENTURA	5.412.071	2.258.780	7.670.851
	CARTAGENA	1.439.342	1.460.481	2.899.823
	SANTA MARTA	1.339.629	2.464.934	3.804.563
	TUMACO	30.344	73.404	103.748
	TOTAL	10.390.653	7.039.302	17.430.302
2006	BARRANQUILLA	2.558.849	1.029.642	3.588.491
	BUENAVENTURA	6.309.639	3.307.247	8.816.886
	CARTAGENA	1.775.950	7.756.781	3.532.731
	SANTA MARTA	1.530.692	2.748.054	4.278.745
	TUMACO	22.230	65.819	88.048
	TOTAL	12.197.360	7.907.543	20.104.903

FUENTE: Superintendencia de Puertos y Transporte.

De los comparativos de las tablas 4,5,6 se puede entrever que la privatización trajo consigo, la modernización de los puertos, y el incremento de los volúmenes de carga movilizados, la baja del tiempo de operación, y por ende disminución de los costos, y de contera de los precios de los productos transados.

A partir de la década del 80, con mas contundencia desde los noventa con la apertura económica, la movilización de carga por el puerto de Buenaventura es de aproximadamente el 31.7% del total; en el periodo comprendido entre los años 1994-2004, revelando la importancia, por la ubicación en el océano pacifico { Collazos, Borrero (2006)]

3.2. El ferrocarril del Pacífico.

La prosperidad del puerto dependía de la comunicación con los centros de producción de las mercancías de exportación, que hiciese atractivo el llegar hasta el mismo al tener la posibilidad de cargue y descargue de mercancías para lo cual desde 1850 empezó la aventura del ferrocarril, que también como el puerto sufre grandes vicisitudes y contratiempos de contratos fallidos, obras mal construidas, conflictos político militares, inestabilidad de gobiernos, lo cual está expuesto en la obra de Alfredo Ortega: “Ferrocarril del Pacífico”, publicado en los anales de ingeniería.

En 1855, se autoriza al presidente del estado del Cauca a aceptar un contrato para la construcción. El 15 de septiembre de 1878 se da inicio a los trabajos para establecer una línea férrea de 138 Km, 15 túneles, 103 puentes, con el señor Francisco J Cisneros.

En 1882 se entregan 20 Km hasta Córdoba y el puente que comunica tierra firme con la isla Cascajal, a donde se sitúa el puerto de Buenaventura. En el año de 1890, se celebra un nuevo contrato con James Cherry para la construcción de un ferrocarril Buenaventura- Manizales pasando por Cali. En 1897 se estableció un nuevo contrato con Los señores Ignacio Muñoz, y Víctor Borrero hasta el Km 37, estación de San José, con mantenimiento de lo anteriormente construido.

En 1899, se suspende la obra por estallido de una nueva guerra civil. En 1905 se inició un contrato con los americanos Eduardo y Alfredo Mason, quienes traspasan el contrato al banco de Bogotá y éste a su vez a la compañía del ferrocarril del Pacífico, paulatinamente se construye más kilómetros de vía, en 1914, con el estallido de la Primera Guerra Mundial, baja los recaudos de aduana, por disminución del comercio y con ello los recursos para el ferrocarril ya que los pagos se hacían con rentas provenientes de estos impuestos. En 1917, se continúa el contrato con la compañía ferrocarril del Pacífico, se prolonga por 6 años más, tiempo fijado para culminar la obra.

Como se ha visto a lo largo de esta historia, el puerto, la vía carreteable, el ferrocarril, juntos son un todo para hacer un conjunto que sirva para el comercio de exportación e importación. El puerto no deja de ser el punto de descargue de mercancías, pero de allí hay que llevarlas a los mercados internos que es a donde se consumen; a la vez se producen otros productos que a su vez tienen como mercados otros países y la forma de llegar allí es mediante la vía férrea al puerto de embarque.

“Hecha la reconstrucción del trayecto que habló y construido el muelle de Buenaventura, se podrán exportar en gran cantidad carbón mineral, ganado vacuno y otros productos para las diferentes repúblicas del Pacífico, lo cual no puede hacerse hoy por que es casi imposible transportarlo de tierra a bordo de los buques y ni siquiera hay en donde depositarlos mientras se hace el embarque”.⁽¹²⁾

En el año de 1909 se llega hasta el kilómetro 82 de los que se proyectaron pero ya iba en explanación enriado hasta el kilómetro 132, en 1912 sobrevino la catástrofe natural de la crecida del río Bitaco, se llevó la línea férrea, la calzada y se quedó con vía hasta el kilómetro 37, es decir como 20 años atrás.

A este momento, el gobierno nacional, viendo lo estratégico que era el ferrocarril en la alimentación del puerto para el comercio, redefinen la vía,

cambian los trazados elevan las cotas y es así como en dos años, con miles de personas y equipos finalmente el ferrocarril llega a la población de Yumbo: pasando la Cordillera Occidental y es inaugurado el 19 de septiembre de 1914, llegando finalmente a la ciudad de Cali en 1915 y cubriendo una distancia de 173 Km. ⁽¹³⁾

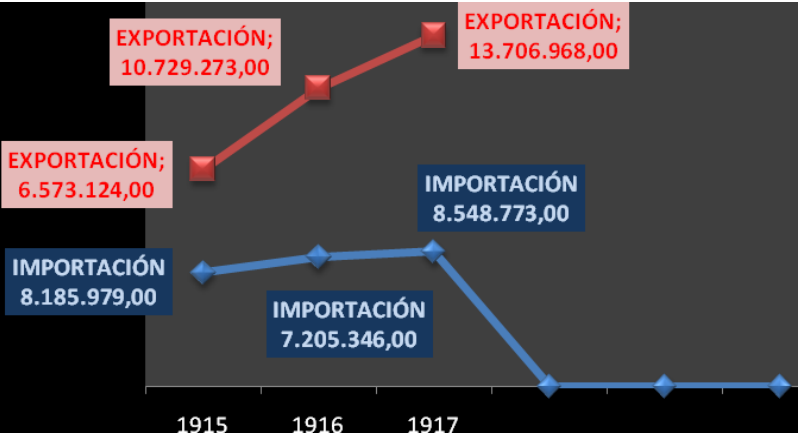
Cabe anotar que el ferrocarril se tendió del puerto hacia tierra firme, ya que los elementos constitutivos rieles, maquinaria era de importación a medida que avanzaba la bancada que iba al puerto alimentaba de mercancía al ferrocarril y así tenemos que: existen datos consolidados del movimiento de mercancías por el ferrocarril así:

Tabla 7

MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS POR EL FERROCARRIL		
AÑO	IMPORTACIÓN (Kg)	EXPORTACIÓN (Kg)
1915	7.205.346,00	6.573.124,00
1916	8.185.979,00	10.729.273,00
1917	8.548.773,00	13.706.968,00

Fuente: ALFREDO ORTEGA. ANUARIOS FERROCARRIL DEL PACÍFICO.

Gráfica 4



A partir de 1917, con la culminación del ferrocarril del Pacífico y teniendo el medio para transportar y colocar las mercancías y productos en el puerto,

ahora si, se requiere de unas instalaciones acordes para efectuar las labores de cargue y descargue de los buques. Estamos a principios de la primera guerra mundial, se necesitan en el mundo los productos de origen agrícola, la costa oeste americana se esta desarrollando, el canal de Panamá ha acortado las distancia a Europa, grandes centros de consumo están a la expectativa de productos.

En el interior del país empieza la incipiente modernización, irrumpe el capitalismo, la población rural empieza su migración a las ciudades y los conflictos internos hacen que se desplacen grandes masas rurales a las ciudades capitales conformando un proletariado y una clase media en ascenso. El conflicto bélico mundial también hace que se desarrolle una incipiente base manufacturera local, que provea las herramientas que no se pueden importar, puesto que la industria de los países desarrollados está enfocada en la industria bélica.

3.3. Carretera al mar.

Como ya describimos en otro lugar de esta narración el camino a Buenaventura, es decir la comunicación del valle interandino con la costa pacífica es otra aventura fascinante, contratiempos, intereses de todo tipo, territorios agrestes, rencillas políticas, falta de fondos, pero en común se tiene desgreño del centro del país con la costa pacífica, motivo por el cual, para la construcción de este camino pasaran 400 años, que los resumiremos en la siguiente forma: El fundador de Santiago de Cali, Sebastián de Belalcázar, en la conquista quiere comunicar la villa recién fundada, con el mar para lo cual crea una comisión para buscar el camino al mando de Juan de Ladrilleros.

En 1582, la corona española concedió licencia a don Francisco Jaramillo de Andrada para abrir un camino. Durante la época de la conquista y luego la colonia se trazaron dos caminos, uno de ellos denominado camino de hojas que seguía las vegas del río Dagua, para lo cual tomaremos la crónica del viajero francés Eduardo André citada en varios estudios sobre el camino, “*Se entraba a Cali por el norte, hasta Yumbo de allí se tomaba la quebrada Mulaló*

hasta alcanzar la loma Cresta de Gallo y un poco mas arriba hasta el Paso de la Torre, estando ya en Vijes, atravesando Potreritos llega a el pueblo de las Pavas. En la jornada siguiente sale de las Pavas, atraviesa algunas montañas y llega a la hacienda Cimarronas y luego descendió por una cuesta montañosa de la que no pueden dar idea alguna los peores caminos de Europa, hasta donde se badea el río Dagua, para luego tomar la hacienda del mismo nombre, hasta llegar a la confluencia del río Bitaco con el Dagua, pasando por la aldea, Juntas de Dagua en la confluencia del río Pepitas al Dagua y en este punto se continuaba en canoa a Buenaventura”.⁽¹⁴⁾

El camino colonial prestó sus servicios en el siglo XVI, XIX inclusive y en ella se denota que hay una combinación de parte fluvial y camino terrestre, gran parte del trayecto se hacía a pie o con porteadores (indios acémilas), el uso de recuas de mulas existió, las carretas no fueron frecuentes por las condiciones de los terrenos.

El 22 de diciembre de 1829 el libertador Simón Bolívar dispuso que se abriera un camino y comisionó al coronel Eusebio Borrero para la empresa, utilizando a presidiarios para el trabajo.

En 1854 el congreso de Colombia concedió privilegio a favor del general Tomás Cipriano de Mosquera para la construcción y explotación del camino por 80 años, retribuyendo su inversión mediante el cobro de peaje por el tránsito de mercancías de importación y exportación.

Para 1863 por la ley 29 expedida por la convención de Río Negro, el legislativo autorizó un empréstito para la construcción de la vía por \$1.000.000 de pesos contrato que se amplía por varios años y cambia de manos de los contratantes, para este tiempo están en boga los ferrocarriles en el mundo y se autoriza a los contratantes a cambiar al nuevo medio de transporte, motivo por el cual el camino de ruedas queda en suspenso nuevamente.

En la segunda década del siglo XX, el ferrocarril triunfante da muestras de que llega a sus topes de capacidad de transporte, no es fácil el aumento de la capacidad, las dificultades propias de la línea férrea su vulnerabilidad por la

topografía agreste, no obstante que se ha tenido todas las precauciones posibles. El tiempo del recorrido, de Buenaventura - Cali (distancia 137 Km) es de 8 a 10 horas.

Gráfica 2

Mapa del Valle del Cauca



Fuente: <http://www.google.com.co/imgres?imgurl=http://www.juancarlosenrique.com/ViajesColombia/mapa>

Un nuevo medio de comunicación se abría paso en el mundo: El transporte automotor.

Se regresa nuevamente al camino de ruedas, esta vez, la vía une una provincia pujante con una amplia gama de productos exportables y unas crecientes importaciones, dada la escasa producción nacional de manufacturas, hacían que el nuevo medio fueran complementario del ferrocarril y ésta fue la denominada carretera “Simón Bolívar”. Es así como el 24 de junio de 1926 mediante la escritura pública # 931 se crea un ente de economía mixta en la

cual son socios: el municipio de Cali, el municipio de Buenaventura, el departamento del Valle, los comerciantes, la banca y se da inicio a la obra en octubre del mismo año.

Se inaugura la obra el 22 de junio de 1946, veinte años después de darse inicio a los trabajos de forma formal y cuatrocientos once años de la llegada de los españoles y observar la necesidad de la construcción de la misma.

Para un desconocer de zona; tanto esfuerzo, y tiempo para la construcción de un camino?. Hay que pensar que es una zona inhóspita, atravesando una cordillera con pendientes del 25%, hasta el 90%; un país sin recursos, una zona alejada de la capital del país, en la cual habitada por personas que han sido marginadas del desarrollo. (Ver Grafica No 2. Mapa del Valle del Cauca)

A partir de 1946, trazada la carretera aún falta la pavimentación, pues solo se ha aplicado a 35 kilómetros, es una vía angosta.

Hasta la década del 80, la vía pasaba por el centro de por Cali, creando graves problemas, a la ciudad; el desarrollo de la misma se realizo alrededor de la carretera; e, inconvenientes a los transportistas: cotas imposibles, ancho de la calzada mínimo, respondiendo a las necesidades del parque automotor de 40 años antes.

En el transcurso del tiempo el parque automotor había crecido en número, y tonelaje de los vehículos. Se empieza la construcción, de la variante Loboguerrero- Buga, cuyo objeto es sacar el trafico pesado del centro Cali, acortar la distancia al centro del país, lo mismo que rectificar el recorrido, ampliar la vía para adecuarla al uso de tracto camiones de mayor capacidad de carga. A aligerar la respuesta a las crecientes necesidades de movilización de carga, por los aumentos de la carga de exportación e importación, que salen por el puerto de Buenaventura (Ver Tabla No 6).

Tabla No 6

CUADRO COMPARATIVO MOVIMIENTO CARGA POR SOCIEDADES PORTUARIAS REGIONALES 2002—2006- Unidades TON				
AÑO	SOCIEDAD PORTUARIA	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN	TOTALES
2002	BARRANQUILLA	1.846.997	389.609	2.236.606
	BUENAVENTURA	5.110.988	2.385.064	7.496.052
	CARTAGENA	850.371	769.822	1.620.193
	SANTA MARTA	958.538	1.551.935	2.510.473
	TUMACO	3.367	44.315	47.682
	TOTAL	8.770.261	5.140.745	13.911.006
2003	BARRANQUILLA	2.121.855	743.692	2.845.547
	BUENAVENTURA	4.861.027	2.724.157	7.585.184
	CARTAGENA	869.559	905.370	1.774.929
	SANTA MARTA	1.197.206	2.069.131	3.266.337
	TUMACO	7.456	45.967	53.423
	TOTAL	9.057.103	6.468.317	15.525.420
2004	BARRANQUILLA	1.873.283	1.786.966	3.662.249
	BUENAVENTURA	5.168.008	2.286.170	7.454.178
	CARTAGENA	1.265.926	1.390.603	2.656.529
	SANTA MARTA	1.462.568	2.505.269	3.967.837
	TUMACO	6.385	37.457	43.842
	TOTAL	9.776.170	8.008.465	17.784.635
2005	BARRANQUILLA	2.169.267	782.050	2.951.317
	BUENAVENTURA	5.412.071	2.258.780	7.670.851
	CARTAGENA	1.439.342	1.460.481	2.899.823
	SANTA MARTA	1.339.629	2.464.934	3.804.563
	TUMACO	30.344	73.404	103.748
	TOTAL	10.390.653	7.039.302	17.430.302
2006	BARRANQUILLA	2.558.849	1.029.642	3.588.491
	BUENAVENTURA	6.309.639	3.307.247	8.816.886
	CARTAGENA	1.775.950	7.756.781	3.532.731
	SANTA MARTA	1.530.692	2.748.054	4.278.745
	TUMACO	22.230	65.819	88.048
	TOTAL	12.197.360	7.907.543	20.104.903

FUENTE: Superintendencia de Puertos y Transporte.

Hoy, año 2010 sigue la construcción de la vía, ampliación, rediseño, y adaptación a los nuevos requerimientos del parque automotor, las necesidades

de la competitividad, y el comercio mundial. Es así como se esta trabajando en la construcción de una doble calzada, buscando una vez mas responder al mercado de movilización creciente transporte de las mercancías de exportación e importación, para el mercado del centro del país, en especial de la ciudad capital Bogotá, urbe que esta llegando a 9.000.000 de habitantes. El número de habitantes de Colombia ya llega a 48.000.000 Proyectado DANE a 2010. Según estudios de COFECAR, gremio que agrupa a los transportadores por carretera, la vía es insuficiente, lleva un atraso de 20 años para suplir la demanda de servicio. En el cuadro subsiguiente se muestra información del gremio de los transportadores sobre la infraestructura Colombiana.

Colombia: Indicadores Sectoriales de Infraestructura, 2005

	Indicador - Valor
Red Vial	
Carga transportada por carretera*	112 millones tons
Total de la red vial	16.646.76 Km
Red vial pavimentada en buenas condiciones	59%
Marítima	
Carga transportada por vía marítima	97,1 millones tons/año
Arribo de barcos	7.191 año
Permanencia de buques en puerto	17,6 horas
Ferroviaria	
Carga transportada por vía férrea	22,04 millones tons/año
Pasajeros movilizadados por vía férrea	160.130
Velocidad promedio de operación de los corredores férreos	20 Km/h
Aérea	
Carga transportada por vía aérea	678.336 tons/año
Pasajeros movilizadados por vía aérea	11.644.224
Cubrimiento de radar	74%
Cubrimiento del sistema de comunicación tierra-aire	95%
Telecomunicaciones y Tecnología de la Información	
Líneas de teléfono en servicio	7,7 millones
Teledensidad (número de líneas por cada 100 habitantes)	17
Subcriptores de servicios de telefonía móvil celular	27,9 millones
Penetración del servido de telefonía móvil celular (número de líneas por cada 100 personas)	29
Computadores personales **	2.980.000
Empresas de tecnología de información en el área de servicios **	3.200
Empresas de tecnología de información en el área de software**	850
Usuarios de Internet en Colombia	4.739.000
Transacciones electrónicas (promedio mensual)	74.551.077

*Carga Transportada durante el periodo Enero - Agosto 2005 (Colfecar)

** Cifras 2004

Fuentes: Superintendencia de transporte, Instituto nacional de concesiones (INCO), Comisión reguladora de Telecomunicaciones (CRT), Aerocivil, Asobancaria, Fedesoft y Universidad de los Andes

3.4. El Café.

A través del relato, el motor de la expansión y desarrollo de Buenaventura fue la exportación de café. Veamos brevemente el por qué de ésta contingencia y de la forma como esto afectó el comercio, la industria y las relaciones de producción de los sectores involucrados en la cadena productiva.

El cultivo del café, se desarrolla en forma especial a raíz de la colonización de la Cordillera Central y los valles interandinos situados entre la cordillera anteriormente citada y la Cordillera Occidental, o más exactamente en la vertientes de las mismas.

Se cultiva en medianas y pequeñas parcelas, los agricultores son los propietarios de la tierra, se forman innumerables patrimonios que capitalizan sus rentas.; contrario a los demás cultivos en los cuales los propietarios son capitalistas y, los trabajadores, jornaleros asalariados agrícolas.

El cultivo del café en sus diferentes faenas: Preparar la tierra, sembrar, desyerbar, fumigar, recolectar los frutos, luego beneficiarlo, lavarlo, secarlo, empacarlo, transportarlo, para llevarlo a los sitios de acopio, allí nuevamente sufren más procesos. Requiere de herramientas, insumos, mecanismos; con el desabastecimiento de parte de los centros de manufacturas, incentivan el nacimiento de una industria nacional dados los limitantes de las dos guerras mundiales.

El desarrollo del Occidente Colombiano, la colonización Antioqueña y

Caldense; las migraciones internas de Colombia, incentivan la mano de obra del cultivo del café a terrenos entonces vírgenes y baldíos de la Cordillera Central.

Paralelamente al desarrollo de la agricultura, también se requiere de vías de comunicación para llevar los granos a los mercados, tanto nacionales como internacionales. Estas vías de comunicación carreteables requerían de especificaciones para garantizar su permanencia en todas las épocas. El ferrocarril del Pacífico, el ferrocarril de Antioquia son el resultado o tuvieron mucho que ver con la necesidad de atender la demanda de los centros de consumo de USA y Europa.

La industria nació, creció al occidente Colombiano, en Antioquia, Caldas y Valle; su consolidación cambio el mapa de los dirigentes políticos nacionales, los banqueros e industriales, es decir nuevos sectores de la economía nacional.

De la obra, “*Colombia Cafetera*” tomamos la siguiente relación de cifras sobre exportación cafetera desde 1845 a 1926 en algunos años:

Tabla 8

EXPORTACIÓN CAFETERA DESDE 1845 A 1926		
AÑO	SACOS	KILOGRAMOS
1845	22.958	1.434.866
1855	33.016	2.063.558
1860	62.149	3.884.342
1870	63.855	3.990.994
1880	103.280	6.455.350
1895	344.006	21.500.433
1905	487.794	30.485.715
1915	1.083.178	67.778.034
1921	2.251.327	140.707.992
1925	1.948.336	116.901.944
1926	2.454.251	147.255.065

Fuente: Diego Monsalve, *Colombia Cafetera*, información histórica, política, civil de la República de Colombia. pp. 628- 629.

Del cuadro anterior podemos observar cómo cada año se produce más café y por ende las exportaciones son aún mayores, colegiando la información tenemos que, dada la estructura de la producción, se amplió notablemente la capacidad adquisitiva de los propietarios, de las masas dada la disgregación de los propietarios y los jornales contratados. Este cultivo es intensivo en mano de obra. En la actualidad aun, es un cultivo de minifundio, el 75% de los trabajadores son propietarios de sus parcelas.

Finalizada la segunda guerra mundial, el país incrementa aun mas la producción y exportación de café, en la tabla No9 se observa la evolución de las exportaciones, y participación en el mercado cafetero mundial, dada la importancia para las finanzas publicas nacionales, el desarrollo de las zonas cafeteras, y la balanza cambiaria. Se afirmara que la economía Colombiana depende del café, se deduce este aserto de “ **para el años de 1975, 1980 su participación en el total fue del 45.8% y 59.8% respectivamente del total de las exportaciones Colombianas**”. Según DNP, Indicadores De coyuntura económica 1998.

Tabla No 9

Participación del café Colombiano en el mercado mundial.

(En miles de sacos de 60 kls)

Ani cafetero	Exportación	Mundo	Participación
1945-1946	5.339	28.830	18.5
1960- 1961	5.938	42.386	14
1970-1971	5.509	52.786	12.3
1975-1976	7.023	56.582	12.4

1980-1981	9.000	59.200	15.2
1985-1986	11.500	68.900	16.7
1986-1987	12.000	72.900	16.5
1987-1988	9.100	62.200	14.6
1988-1989	9.100	63.000	14.4
1980-1990	10.300	71.700	14.4
1990-1991	13.700	81.200	16.9
1993-1994	14.500	77.200	18.8
1994-1995	9.300	65.300	14.2
1995-1996	10.800	75.000	1404
1996-1997	11.200	82.000	13.7
1997-1998	10.900	73.300	14.9
1998-1999	10.300	83.400	12.4
2000	9.206		
2001	9.974		
2002	10.274		
2003	10.289		
2004	10.263		
2005	10.871		

2006	10.945		
2007	11.301		
2008	11.086		
2009	7.894		

Fuente: federación Nacional de Cafeteros. 2010.

El café, como se observa en las tablas 8 y 9, es fundamental para las exportaciones del país, para la dinámica de los puertos Colombianos, y especialmente el de Buenaventura; por el mismo, se embarcan entre el 50%-60% del volumen del total de café exportado. Es, decir, la suerte y desarrollo del puerto de Buenaventura estuvo ligado, a la suerte del café, como principal producto de exportación Colombiano; no obstante en la actualidad su peso ha bajado considerablemente en el portafolio de exportaciones.

CITAS.

- (1) Cieza de león Pedro. "La crónica del Perú." Madrid, 1947. En. "Génesis de Buenaventura" P. 24-21
- (2) Fernando de Oviedo."Historia general y Natural de las Indias".Madrid.1959.T.Ili. Citado por Colmenares German.
- (3) Cieza de León. Óp. cit. P. 225.
- (4) Andagoya Pascual. "Fuentes coloniales para la historia del trabajo en Colombia". Citado por Germán Colmenares. "Historia económica y social de Colombia". 1537- 1719. Edit. La Carreta. 1973.P
- (5) Colmenares Germán "Historia Económica y social de Colombia". 1537-1719. Edit. La Carreta. P 17.
- (6) Tirado Mejía Álvaro. "Introducción a la historia económica Colombiana". Edit. Ancora editores, 1988. P 92.
- (7) Valdivia Luis. "Geografía económica de Buenaventura." P. 60 y subsiguientes.
- (8) Tirado Mejía Álvaro. Óp.-Cit. P 154, 155,156.
- (9) EDER Phanor. En Aprile Jacques. "Génesis de Buenaventura". P. 345

(10) APRILE, Jacques, "Génesis de Buenaventura." Universidad del Pacífico. 2002. P. 347.

(11) Gutiérrez Rufino, Crónicas Vallecaucanas. "Ferrocarril del Pacífico". P 153 y subsiguientes.

(12) Crónicas históricas de la región Valle caucana. P 168. Idem Op. Cit_ P.153, 155

(13) Óp. Cit. P. 174.

(14) QUIÑONES, Alfonso. "El camino a Buenaventura" P. 86

CAPITULO IV

4. El Pacífico colombiano.

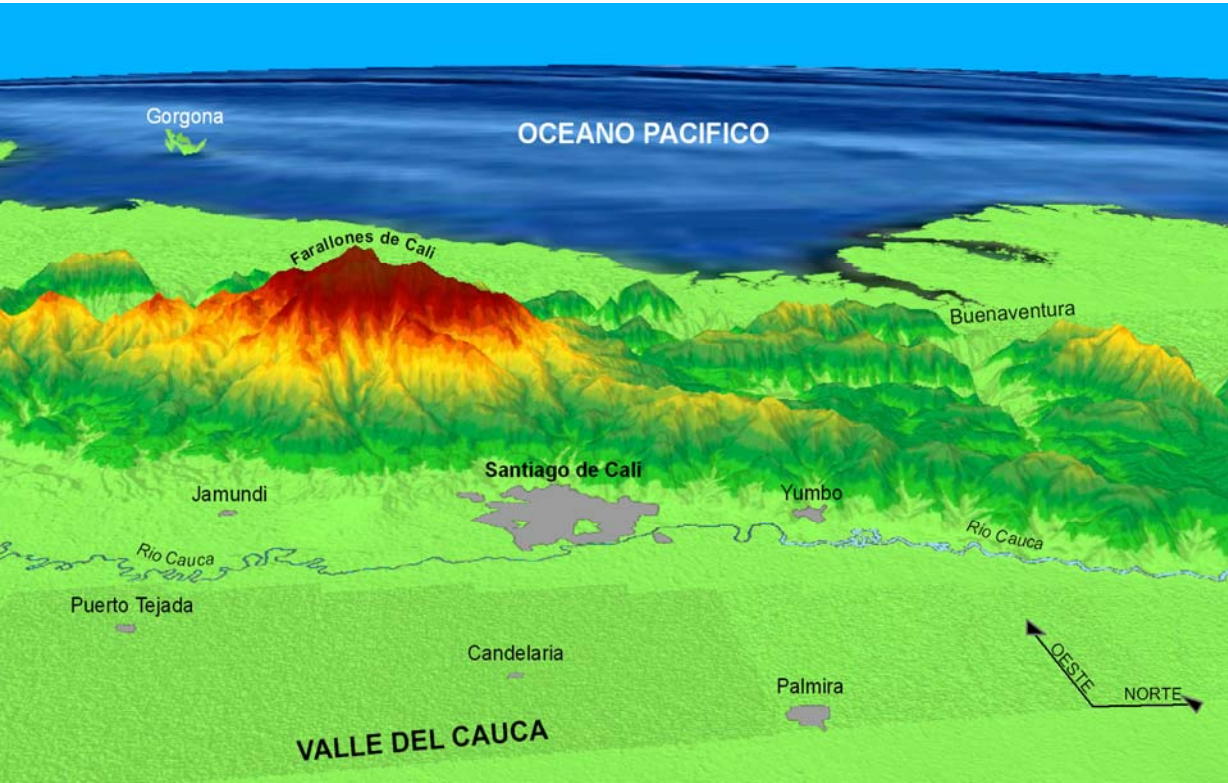
El litoral Pacífico es la clave de la internacionalización económica de Colombia en la Cuenca del Pacífico. El país cuenta con una región de enormes potencialidades sin embargo, ha visto ligado su desarrollo a numerosas contradicciones por la contraposición de distintos intereses económicos, políticos y culturales.

La ausencia de una relación coherente entre las fuerzas locales y los intereses del gobierno central ha impedido el mayor desarrollo de ésta como la puerta necesaria de inserción a este considerable mercado mundial.

La brecha que separa los departamentos colombianos, que se evidencia en los privilegios otorgados a unos y la situación de abandono que se presenta en otros, ha forzado a estos últimos a salir a flote por sus propios medios, al impulso de su propia impotencia, ya que como en el caso del Pacífico Colombiano fueron dejados a la deriva de su propio acontecer. El Pacífico Colombiano, con una longitud de aproximadamente 1300 km sobre la costa compuesta por los departamentos de Chocó, Valle del Cauca, Cauca y Nariño. Las ciudades principales o puertos son Buenaventura y Tumaco de acuerdo al

censo de 2005, Buenaventura tiene 324.207 habitantes y Tumaco 86.713 habitantes y un área de aproximadamente 71.000 km².

Gráfica 1



Fuente. Instituto Agustín Codazzi.

Tabla 1. Población de los departamentos del pacífico.

DEPARTAMENTO	POBLACIÓN	HABITANTES EN EL
--------------	-----------	------------------

		LITORAL
Chocó	454.030	158.630
Valle del Cauca	4.161.125	324.207
Cauca	1.268.937	72.100
Nariño	1.541.956	210.000
TOTAL	7.426.048	746.937

Fuente: DANE 2005, Ajustado por el autor.

Según el censo del 2005 la población de los departamentos con costas sobre el Pacífico fue de 7.426.048 y correspondió al 5.68% de la población total colombiana.

Es así como este andén geográfico ha enmarcado su desarrollo en un contexto de pobreza. A pesar de que esta región posee una fisonomía significativa, es una zona que tiene diversos problemas tanto sociales como de infraestructura y de producción, existiendo una creciente pobreza en sus habitantes y donde se encuentra la más baja cobertura de los servicios sociales básicos de todas las regiones de Colombia.

4.1. Pobreza.

La población afro colombiana enfrenta condiciones económicas y sociales marcadamente inferiores a los del resto de la población. Las estadísticas existentes señalan elevados porcentajes de analfabetismo, deserción e inequidad en el acceso a los servicios de educación y salud. En Chocó donde la población es mayoritariamente negra, el Índice de Pobreza Humana (IPH) está diez puntos porcentuales por encima del promedio nacional. La población analfabeta mayor de 15 años alcanza el 26,30% frente a un 9,9% nacional y el porcentaje de población que carece de servicio sanitario o cuenta con uno inadecuado es de 74% frente a un promedio nacional de 24,36%. En lo institucional, las entidades territoriales con presencia significativa o

mayoritariamente negra, carecen de sistemas de planificación, registran altos índices de burocratización y presentan bajos resultados en la gestión, administración y ejecución de los planes de desarrollo. ⁽¹⁾

La región pacífica Colombiana está ocupada en un 95% por población afrodescendiente e indígena, tradicionalmente grupos que han sido marginados de los centros del poder colombiano.

La población afrodescendiente e indígena colombiana, también es la que menos acceso ha tenido a la educación colombiana; para 1973 según el DANE, era el 43.3% su tasa de analfabetismo, muy superior al promedio nacional que era del 19%.⁽²⁾

Tabla 2

ESTIMATIVOS DE LA COMPOSICIÓN ÉTNICA SEGÚN PLADEICOL, PARA 1983	
TIPO DE POBLACIÓN	PORCENTAJE
Población Afrocolombianas (Negra, Mulata)	92%
Población Mestiza	5%.
Población Indígena	3%
TOTAL	100%

Fuente: Pladeicol 1983.

Unida a las condiciones de una población centenariamente marginada y esclavizada, con bajos niveles de ocupación formal, a los cuales sus fuentes de ingresos eran la explotación de oro y metales preciosos, se agotan que luego se complementaron con la explotación forestal.

Resumiendo, la región Pacífica, habitada desde la Colonia por una población negra en condición de esclavitud y manumisión, vive desde hace unos treinta años un éxodo rural persistente. Pero, a partir de comienzos de los años 90, su rápida integración al espacio económico nacional e internacional ha tenido por corolario la intensificación y la diversificación de flujos migratorios cuyos motores son exógenos: plantaciones de palma africana, empresas camaroneras, cultivos de coca, etc.

Ciertamente, estas nuevas dinámicas económicas están acompañadas del recrudecimiento de los conflictos sociales y militares, que generan a su vez desplazamientos importantes de población. ⁽³⁾

El Pacífico Colombiano es un territorio de suma importancia por ser una de las zonas más ricas del planeta en diversidad de recursos naturales. El presente capítulo hace énfasis en las potencialidades tanto geográficas como sociales que deben ser foco de desarrollo para la región, especialmente para la internacionalización del país hacia el Asia Pacífico.

4.2. Aspectos Naturales

Los cuatro departamentos que conforman el Pacífico Colombiano, son en conjunto un agente potencial de recursos naturales en la nación que brindan oportunidades únicas como beneficio que debe ser aprovechado positivamente tanto en el contexto regional como en el nacional e internacional.

4.3. Ubicación Geográfica.

El Andén del Pacífico colombiano (mapa región Pacífico pág. 90) está localizado entre la frontera con Panamá hasta Ecuador y entre el pico de la cordillera occidental hasta el litoral Pacífico. La región es una de las zonas más lluviosas y húmedas del planeta.

Está compuesta por cuatro departamentos: Chocó, Valle del Cauca, Cauca y

Nariño, los cuales poseen un espacio de excepcional diversidad biológica, situación de relevante importancia para Colombia por constituirse en un espacio de vida y cultura de numerosas comunidades. Así mismo, su ubicación es estratégica pues se enmarca en la Cuenca del Pacífico. Este espacio geográfico que cubre cerca de la mitad del globo y representa un borde terrestre con litoral, encerrando al Océano con mayor extensión y profundidad que existe, es a su vez la puerta de entrada y salida a la más grande superficie continental del mundo. Son estas características las que le otorgan un peso decisivo en la economía mundial, ya que en esta enorme superficie se concentra sobre el 50% de la población total del mundo, constituyendo un gigantesco mercado consumidor y productor. El conjunto de estados y territorios agrupan a su vez, las culturas y razas más antiguas del planeta, con idiomas, economías y sistemas políticos de muy variadas características.

Es decir a Colombia y en especial a la región pacífica colombiana se le presenta una situación extraordinaria de crecimiento económico, pero su capital humano para atender esta coyuntura está mal equipado tanto material como educativamente para atender los requerimientos y afrontar el reto.

Dadas las condiciones de atraso, esta población que en algún momento logra educación de algún tipo, educación media, no encuentra empleo por tanto migra a las ciudades que generan y estos centros son Cali o Medellín, una vez más la desventura se cierne sobre el territorio pues, quienes no migran son las personas con bajo nivel educativo, niños, personas de edad avanzada.

Buenaventura y en si el Pacífico colombiano se encuentra entre las zonas más pobres del país, la población con mas necesidades básicas insatisfechas, que en algunos casos son tres veces el promedio nacional y la cobertura de los servicios básicos, de igual forma, altas tasas de analfabetismo. Según Gerson Javier Pérez: “Confluyen a esta situación entre otros la espesa selva, la resistencia de los nativos a integrarse al país, la alta humedad y otras consideraciones de índole geográfica”.

4.4. POBLACIÓN

4.4.1. Población Afrocolombiana.

De acuerdo a la tabla, forma el 92% del total de la zona, es una población que viene de la esclavitud de 400 años y que solamente desde 1858 se le concedió la libertad, pero que en la práctica no fue nunca reconocida como tal, por tanto se le dejó abandonada por los gobiernos centrales, por tanto desarrollo sus formas económicas fundadas en trabajo de parentelas, practicando agricultura de supervivencias y en terrenos de baja fertilidad.

Del análisis del cuadro se destaca: Que solamente el 5.74 % del territorio se dedica a las actividades agrícolas, el 22% a actividades forestales y el 71 % a la conservación. Las actividades pecuarias se llevan a cabo en muy bajos porcentajes.

Otra fuente alternativa son las actividades pesqueras de forma artesanal.

Dadas las condiciones geográficas las familias Afrocolombianas de estas zonas combinan la agricultura, la minería, con las actividades de pesca y recolección de productos marinos pero en todas las actividades se encuentra muy baja productividad, se pueden decir entonces que son labores de subsistencia.

Las familias se encuentran agrupadas en familias extensas y nucleadas en aldeas a lo largo de los ríos del litoral.

4.4.2. Población Indígena.

Los indígenas colombianos están distribuidos entre más de 80 etnias, de las cuales las más numerosas son los Nasa, Senú y Embera. Habitan en todos los departamentos, pero los de mayor porcentaje de población indígena son Vaupés (66%), Guainía (65%), Guajira (45%), Vichada (44%), Amazonas (43%), Cauca (22%) y Putumayo (18%). La población indígena censada en Colombia en 2005 se distribuye, por departamentos, en la siguiente forma:

Tabla 3

CENSO 2005	
DEPARTAMENTO	POBLACIÓN
La Guajira	278.254
Cauca	247.987
Nariño	154.766
Córdoba	151.064
Sucre	81.926
Tolima	55.891
Cesar	44.833
Chocó	41.214
Caldas	38.269
Putumayo	37.896
Antioquia	28.013
Atlántico	27.973
Risaralda	24.667
Valle del Cauca	21.845
Amazonas	18.673
Vichada	17.641
Bogotá D.C.	13.033

Vaupés	11.581
Guainía	11.559
Huila	10.334
Magdalena	9.045
Meta	8.398
Cundinamarca	7.399
Norte de Santander	7.189
Boyacá	5.776
Caquetá	4.718
Casanare	4.060
Arauca	3.250
Santander	2.381
Quindío	2.145
Bolívar	2.042
Guaviare	1.990
San Andrés y Providencia	622

Fuente: DANE. CENSO DEL 2005.

Los indígenas de los departamentos de la región pacífica son 465.812, pertenecientes a las etnias: Embera, los Naomanes y los Eperara Siapidara, ésta población en su mayoría se dedica a la agricultura, la pesca, la recolección de frutos del bosque, comercia con la etnia afrocolombiana sus excedentes. Su organización social es comunitaria, siguiendo la autoridad de un cacique o líder de grupo. Se asienta a las orillas de los ríos y quebradas.

Los grupos indígenas del litoral Pacífico en las últimas décadas vienen adelantando un proceso de integrarse, mediante la organización de sus territorios amenazados por la colonización de otros grupos y de la explotación de los recursos naturales.

Es de anotar que la escolaridad de los pueblos indígenas es aun más precaria que para los demás grupos, los servicios de educación insuficientes.

La población mestiza (blanca) proveniente de la región andina, de aparición reciente, se ocupa del comercio y de la explotación de nuevas formas y cultivos, tales como la palma, la explotación de productos del mar y de los manglares, como también de la minería de filón.

Si bien se puede decir, que se forman nuevas relaciones de producción estas van en detrimento tanto de los grupos más vulnerables esto es los afrodescendiente y los indígenas.

Como vemos en el mapa (Mapa del litoral Pacífico pág. 90), el departamento del Valle del cauca y especialmente Buenaventura es junto con Tumaco ciudades puerto, enclaves en el mar Pacífico, a los cuales una vía las comunica a los centros andinos, por lo demás estas zonas, están abandonadas tanto en vías de penetración y comunicación con los centro del país. La comunicación entre los puertos y demás zonas se realiza por vía fluvial.

La búsqueda de una mayor articulación de la nación con la cuenca del Pacífico, como escenario futuro del mayor progreso a escala mundial, tendrá repercusiones de variada naturaleza en la distribución espacial de la población colombiana de las actividades productivas ⁽⁴⁾, se vislumbra desde la perspectiva de respeto un ecosistema frágil, ya que es una zona de grandes precipitaciones fluviales, suelos pobres, que no resisten de una explotación agrícola intensiva.

La población mestiza, procedente de la zona andina y del interior del país se dedica a las actividades comerciales y de servicios. Tales como la explotación pesquera, la explotación maderera, el comercio del oro y platino.

4.4.3. Relaciones Interétnicas.

No obstante que la incipiente mezcla de los diferentes grupos raciales, se ha desarrollado desde la conquista misma, en el proceso pueden verse etapas, la traída de los negros como esclavos, estuvo desde la conquista, claramente definida a la poca relación con el grupo indígena, como medida de control, por parte de los españoles.

Por tanto, se notan claramente formas de agrupación de razas y procesos económicos diferenciados, en especial por parte del grupo indígena que por su naturaleza siempre ha estado al margen. Alejándose de los demás grupos.

A partir de 1972, con la constitución de numerosos resguardos indígenas y un mayor apoyo de parte de las instituciones del estado, se empiezan a presentar fricciones entre los grupos. El caso más notorio se presenta en el río San Juan, y el Atrato, medio en el cual ésta problemática presenta divergencia y nuevos motivos de fricción por las formas de tenencia y explotación de recursos.

Los cambios sociales y demográficos, han modificado la prestación de los servicios, en especial de salud, dando como resultado el agravamiento de la salud en general.

Tomando de: "Colombia, Antioquia, la cuenca del Pacífico" se lee: *"Una de las cosas sorprendentes que presenta la historia del país colombiano es su extraña indiferencia, por decir lo menos, con respecto a su costa pacífica y su asombrosa desvinculación terrestre con un territorio, que como lo fue Panamá, ha sido parte de la geografía nacional. Y todavía el doloroso despertar de la separación de istmo no logro convencer la conciencia Colombia de modificar esto. Sólo a partir de la apertura del canal de Panamá en 1914 tuvo el país todavía un lento proceso de captación de la importancia del Pacífico y en particular del puerto de Buenaventura y ello pese a que el vigoroso surgimiento de Cali, como la tercera ciudad colombiana solo se hizo realidad después de 1914."*⁽⁵⁾

Cabe destacar que en tramo de 1300 Kilómetros aproximadamente, solamente existen dos puertos sobre el Pacífico, Tumaco y Buenaventura, en Colombia, Cada uno de ellos comunica una carretera con las zonas andinas, en margen

de las carreteras, se ve algún cambio o por decir transformación o progreso del resto son zonas selváticas y vírgenes. Buenaventura con sus problemas, es importante, Tumaco es apenas insignificante.

Por donde se vea, Colombia, no ha entendido aún la importancia de los cambios y pujanza de los fenómenos de la zona de la cuenca del Pacífico.

4.5. Un potencial extraordinario.

En la región pacífica se encuentran recursos estratégicos que son fuente de oportunidades para el país como herramienta en la constitución de un escenario propicio para la plena inserción en el mercado de la Cuenca del Pacífico. La variedad de recursos naturales ofrece al país un espacio de grandes ventajas que debe ser un beneficio para lograr que la economía de la región se encamine en un nuevo y próspero rumbo.

El potencial hídrico de la vertiente del Pacífico es una de las tantas fuentes de riquezas naturales que deben ser aprovechadas, puesto que muchos ríos ubicados en el territorio han sido señalados como posibles generadores de energía eléctrica, circunstancia que genera un enorme potencial hidroeléctrico.
(6)

Así mismo, la región es rica en fauna marina y fluvial, la variedad de peces, moluscos y mariscos han conducido a un incremento de su explotación, no obstante la actividad pesquera es generalmente de tipo artesanal, se realiza en embarcaciones utilizando métodos e instrumentos rudimentarios que practican los habitantes del sector.

Otra actividad realizada es la minería, que se concentra en el suelo y es arrastrada por las aguas que lo depositan en el lecho de las corrientes. Además es necesario agregar que esta región es el primer productor de platino y el segundo de oro (17%) del país.⁽⁷⁾ Sin embargo, estas prácticas al igual que la agricultura, la actividad forestal y la pesca no generan estabilidad laboral, lo

que hace que todas las actividades sean de subsistencia que se alternan ocasionalmente.

Adicionalmente, el bosque es el principal recurso natural del Pacífico, aunque la situación de éstos no es muy buena, debido a que muchos fueron arrasados y hoy son terrenos baldíos invadidos por la maleza, que nada aportan a la economía de la región. La zona del Chocó, es una excepción, especialmente a partir de Cabo Corrientes, que se ha conservado mejor por ser de difícil acceso. En la reserva forestal se encuentran todavía bosques muy valiosos, aunque su uso irracional pone en peligro esta riqueza natural.

Finalmente, hay que resaltar la baja productividad agrícola que impera en el área, debido a que es una región húmeda y las características de su suelo no son las más indicadas para desarrollar esta actividad. En el litoral se practica una agricultura de subsistencia combinada con cultivos comerciales, como la palma africana, el banano en Urabá; el plátano, el coco, el cacao entre otros. ⁽⁸⁾

Ante este panorama, algunos gobiernos colombianos han diseñado políticas para lograr contrarrestar esta situación y crear las condiciones para la utilización racional de todo su potencial. Sin embargo, estas políticas no han sido suficientes, en tanto que no se ha logrado una plena inserción económica en la Cuenca del Pacífico. Si existen todos los elementos necesarios para conseguir este fin ¿por qué no hemos logrado la plena inserción comercial? Tal vez solo falta el diseño de un elemento que cohesione y ponga en marcha los que ya existen. Esto es una estrategia basada en la concertación intersectorial, que permita tomar lo mejor de cada etapa del proceso para que se convierta en una verdadera política de Estado; esto sin duda sería un paso positivo que podría acelerar los esfuerzos realizados en la búsqueda este propósito.

Un análisis de factores tales como la ubicación estratégica, la riqueza natural y humana y la presencia o no del Estado en la región, ayudará a demostrar la viabilidad de nuestro supuesto, el cual consideramos que es la falta de una estrategia que involucre a los principales actores tanto públicos como privados y tanto regionales como nacionales, para que el país logre la implantación de

un modelo de acción tendiente a la pronta y efectiva inserción del país a los circuitos comerciales de la Cuenca.

4.6. Buenaventura, el Pacífico Colombiano, Problemas de hoy.

Al tradicional desgüeño administrativo colombiano y su centralismo, se le han sumado nuevas dificultades, que han determinado una transformación radical de los problemas y que se pueden determinar en los siguientes grupos:

- La apertura colombiana y los procesos de Globalización mundial.
- La privatización de los procesos portuarios.
- A partir de 1991, con la nueva Constitución Política de Colombia, la descentralización de los entes municipales, departamentales, la consecuente autonomía que trajo estos procesos.
- La dinámica del conflicto interno colombiano y los problemas surgidos con la agricultura industrial (palma africana) y los problemas de tenencia de tierras.

Estos fenómenos, cambian las relativamente, estables esquemas de redistribución, el estado paternalista, que imperaba en la región asistencialista, y en la cual el Gobierno, se encargaba de la prestación de servicios a la población y de apoyo al cubrimiento de sus necesidades, se pasa a las realidades del neoliberalismo y la lógica de los mercados, lo cual crea un caldo de cultivo de múltiples problemas sociales que podemos resumir en:

- Elevados índices de pobreza e insalubridad.
- Escasas oportunidades de empleo estable.
- Bajos niveles de ingreso per cápita.
- Altos índices de violencia e inseguridad ciudadanas.
- Creciente pauperización del estado municipal.

Dado que la llamada apertura económica, la descentralización fueron hechos cumplidos, los cuales no se socializaron dio como resultado un desbarajuste

institucional que cambio las reglas del juego, en la economía de Buenaventura y sus pobladores, que vivían de la ilusión de una economía relativamente dinámica, en la cual Colpuertos era el redistribuidor.

De esta manera, todo el esfuerzo del gobierno central se concentra en el puerto en desmedro de la comunidad, que se siente excluida dramáticamente del proceso, ante la ausencia de mecanismos adecuados para irrigar la ciudad los beneficios de la apertura económica y la modernización de la infraestructura portuaria. ⁽⁹⁾

El ingrediente de mas difícil manejo, es el traslado del accionar de el conflicto interno colombiano (Estado, Guerrilla, Paramilitares) y su fuente de financiación el narcotráfico, que encontró en el envío de los alijos de droga por el puerto de Buenaventura, como mercancía regular una fuente más para recolectar dineros para sus actividades; el control de las zonas aledañas como corredor para actividades ilícitas. Lo cual recrudeció aun más los problemas sociales, latentes en la zona y sobretodo el control político militar de las zonas portuarias.

Este conflicto, crea desplazamiento forzado, de los nativos a otras regiones, en especial a dos zonas del Pacífico: la ciudad de Cali y, a la ciudad puerto de Buenaventura. En las dos, estos nuevos habitantes desarraigados y pobres van a las zonas marginales y de miseria.

En los últimos diez años la ciudad de Cali está empezando a apropiarse o, mejor identificarse con la costa pacífico, se vislumbra una mejor integración Cali- costa Pacífico para abrir una nueva época.

La ciudades de Cali, Buga, y otras del Valle del Cauca, a pocas horas por carretera, en buenas condiciones: se han creado zonas de francas para descargue y cargue de contenedores, estas zonas prestan los servicios de puertos seco, amplían, la zona portuaria de Buenaventura en su insuficiencia de terrenos aptos para el almacenamiento, patio de revisión y nacionalización de mercancías.

Citas

1. ZAMBRANO P Favio." El Pacifico Colombiano Diverso y Plural. Colombia país de regiones" Cinep. 1993.
2. Gobernación de Antioquia."Colombia, Antioquia y la cuenca del Pacifico.1989. P 19.
3. Varios. " El futuro de Colombia en la cuenca del Pacifico. P 235.
4. Gobernación de Antioquia."Colombia, Antioquia y la cuenca del Pacifico.1989. P .
5. Op Cit. P 40,41,42.
6. CANADAS D. Gonzalo. Ambiente y culturas amenazadas. 1989.
7. Gobernación de Antioquia."Colombia, Antioquia y la cuenca del Pacifico.1989. P .100.
8. GARCIA P. Quinto. " La dimensión transpacífica de La Política Exterior Colombiana. Colombia entre la inserción y el aislamiento.1997 P.137.
9. GARRIDO OTOYA Armando." Hacia una estrategia Colombiana frente al APEC y el Pacifico" P.237.

CAPITULO V

CONCLUSIONES.

A través del estudio se denota que el Pacífico colombiano no fue una opción económica destacable para el imperio español, pues no le dieron importancia al desarrollo de un puerto.

En la época de Independencia, tampoco fue importante el puerto sobre el Pacífico colombiano, pues se contaba, con el puerto de Guayas y con el puerto de Panamá.

A raíz del colapso del Imperio Español y el ascendiente de el Imperio Inglés, sigue sin importar bastante un sitio a dónde cargar y descargar las mercancías de exportación de Colombia diferente a los puertos sobre el Pacífico.

A raíz de los cambios en la navegación, el libre comercio y la posibilidad de exportar mercancías a los centros de consumo, se ve interesante para la Nueva Granada, un puerto para ganar mercados las materias primas en el exterior.

A raíz de la pérdida del departamento de Panamá, de sus puertos, sobre el Pacífico y el Atlántico y con la construcción del canal del mismo nombre; Colombia, empieza la construcción del puerto de Buenaventura.

La creación del departamento del Valle del Cauca en Colombia, es un impulso para un nuevo tipo de dirigencia, con ánimos de suministrar materias primas a los centros de comercio mundial, entre ellos el más destacable, el café.

El ascenso de los Estados Unidos en la geopolítica mundial y la apertura de sus costas del Oeste, California, impulsan a los productores de materias primas a desarrollar mejores instalaciones portuarias para la venta de manufacturas y compra de materias primas.

Con el dinero dado a Colombia como compensación por la pérdida de Panamá se da comienzo a la construcción de una instalación portuaria y para la realización del proyecto se contratan compañías Norteamericanas dando origen una más estrecha colaboración USA - Colombia y en aplicación a la doctrina Monroe.

Para el gobierno central colombiano, el desarrollo de un puerto en el Pacífico no ha sido relevante, pues es visto como un enclave comercial, por ende un asunto de comerciantes.

La política comercial colombiana, pasando por el Ministerio de Desarrollo Industria y Comercio; Colombia, salvo contadas excepciones, tiene como Política de Relaciones Exteriores, de índole diplomático, en este marco no se inscriben las relaciones económicas, por lo cual tradicionalmente los representantes en el exterior son políticos o sus amigazos de comercio no se encargan.

El puerto de Buenaventura ha cumplido un papel importante en el comercio exterior Colombiano en la última centuria, sin embargo para alguna esferas del gobierno central, no es sino un lugar geográfico a donde se suben y bajan mercancías, por lo cual nunca vio la posibilidad de un desarrollo, motivo por el cual en la última década, se pudiera decir que perdió su gobernabilidad y hasta no tocar fondo no intervino.

El Euro centrismo de las clases dirigente y luego el Norte americanismo, no les han dejado ver los cambios en el eje de desarrollo del mundo, motivo por el cual, se está llegando tarde al desarrollo del comercio con el Pacífico.

Los acontecimientos de orden público ocurridos en el puerto, en los dos últimas décadas, sobre todo a partir de la entrega en concesión de la administración, de los puertos al sector privado fracturaron, las relaciones económicas sociales establecidas a lo largo de los años, sin que creara una forma alternativa de relación con el estado, lo que anarquizó el tejido social.

El desarrollo de un país depende de su autonomía en la toma de decisiones y los gobiernos colombianos, poco o nada han sido autónomos, siempre han girado alrededor de un centro; primero el español, luego el inglés y por último el norteamericano, dependiendo de los intereses de cada uno de ellos, de su enfoque para ver el mundo de las relaciones mercantiles, han beneficiado o no a sus satélites. El puerto de Buenaventura, por ser una parte integrante de un país satélite ha corrido una suerte pareja con el país, solamente, que ahora tiene que sufrir una ignominia más como es el alejamiento de los centros de poder.

Colombia, o mejor los centros del poder, no vieron, o se enteraron de forma rápida, de los corrimientos económicos, desarrollos que estaban ocurriendo en los países de la cuenca del Pacífico, por tanto; no se desarrolló una estrategia de inserción a los nuevos organismos creados, de tal suerte, que cuando quisieron pertenecer, ya no lo pudieron hacer.

Adriana Roldan Pérez, en un artículo para UN periódico del 8 de Noviembre del 2009, escribe: “En un evento recientemente organizado por la Academia Diplomática de Colombia sobre la inserción del país a Asia, el canciller: Jaime Bermúdez reconoció: **“La política exterior de Colombia ha sido tímida, de cierta forma acomplejada, porque siempre ha gastado tiempo y dinero explicando las dificultades domésticas;** reconoció que la escasa presencia del país en la Región Pacífica es insuficiente. Dijo el canciller: **“que el presupuesto del país es limitado, pero que el costo que el país está pagando y que aumentará es demasiado alto”,** a lo anterior hay que añadirle, que el personal del servicio diplomático, carece de profesionalismo,

son por norma general políticos o amigos de políticos, con escasos conocimientos comerciales, por lo cual su función es calamitosa, ya que el mundo ahora de las relaciones, entre países es más comercial, que político”.

Aunque en los dos últimos años, a partir de la crisis humanitaria, acaecida en Buenaventura, el gobierno nacional, irrigó recursos, para mantener la estabilidad y los clamores de diferentes sectores sociales, sigue pendiente la tarea de mejorar las condiciones educativas, laborales de los nativos del puerto para ocupar los puestos de trabajo que genera la ciudad puerto.

No obstante ser reconocido como tema de estudio, de explicar las ventajas económicas, geopolíticas, la Integración y cooperación económicas, para el gobierno Colombiano no ha sido llamativa ni determinante, es así como a nivel suramericano no hacemos parte del MERCOSUR, grupo económico al cual pertenecen: Brasil, Argentina, Paraguay Uruguay, y está a puertas: Venezuela.

Colombia, tampoco pertenece al APEC, teniendo costas sobre el océano pacifico, Chile, México, Perú, Estados Unidos, Canadá, Por el continente Americano forman parte de la misma.

Colombia forma parte del fallido Pacto Andino, del también Fallido CAN. ¿La pregunta que surge entonces es Quien define la política exterior Colombiana?. En los últimos años los dirigentes nacionales, han concedido declaraciones condenando la nueva iniciativa de integración: el ALBA. Pareciera que la orientación ideológica siempre a la sombra de USA, es la preponderante.

No obstante el comercio de Colombia amentado con países como: China, Taiwán, Corea del Sur. Japón entre otros de Asia. USA, Canadá, México, Chile Perú, de América, miembros de APEC, (Ver Tabla No 5) Si, Colombia fuese miembro de APEC, tendría en un futuro cercano, mayores flujos comerciales.

Países miembros actuales del APEC, como: Chile, el 28%, México, 9%, Perú, 7%, del volumen de exportaciones, los colocaron en Asia, en miembros de esta comunidad, en el periodo 2004-2006 en virtud de los vínculos comerciales que se lograron en de estos foros.

El porcentaje de exportaciones hacia Asia, es solamente del 8%, siendo que el volumen de comercio de América Latina con APEC es del 54%, de las compras totales del grupo.

Según el informe: **OPORTUNIDADESDE COMERCIO E INVERSION ENTRE AMERICA LATINA Y ASIA PACIFICO**, “EL VINCULO CON APEC” publicado, por las Naciones Unidas, CEPAL, y el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo del Perú :

Denotan que para cinco países de Latino América: Brasil, Argentina, Chile, México y Perú; el 92% de sus exportaciones en el periodo 2004, 2006 van a Asia. En sus conclusiones se puede leer: ***“Las condiciones económicas favorables que hoy presenta la región ofrecen una oportunidad única, para sentar las bases de un continuo flujo de relaciones comerciales y de inversión con Asia- Pacífico mediante: el aumento de la cooperación en materia de innovación y capital humano a fin de diversificar el comercio y agregar valor y conocimiento a las exportaciones”***

En el periódico Portafolio, en un artículo firmado por Josefina Lam del día 7 de mayo del 2010, el vicepresidente colombiano, Francisco Santos, en un seminario realizado en Hong Kong para promover inversiones y oportunidades comerciales que le ofrece el país, a los inversionistas asiáticos: expresó: ***“Con o sin APEC, el objetivo debe ser Asia. El futuro es aquí”***. Intentando subsanar los errores monumentales en las relaciones comerciales con Asia, desconociendo la idiosincrasia oriental y el esfuerzo de muchos años de los organismos comerciales ya creados. Lo cual muestra de cuerpo completo, la improvisación y chambonearía típica de nuestros dirigentes.

RECOMENDACIONES.

Lo que se ha hecho hasta ahora, por las relaciones comerciales internacionales, por el puerto de Buenaventura, por la inserción con el Pacífico, hasta lo estudiado, no se puede cambiar. Lo que se dejó de hacer, no se hizo, ahora veamos al futuro.

Como dice un adagio popular, “*Quien no conoce la historia está condenado a repetirla*”. Por ello sin mayores pretensiones formulamos algunas recomendaciones, que en esencia son las mismas ya hechas por algunos expertos, para encausar una el desarrollo y operatividad de la república colombiana, en esta época de: neoliberalismo, globalización, e internacionalización de la economía; cuantificado mediante índices de bienestar de los países por estándares internacionales:

- Robustecer y extender la infraestructura del sistema educativo:
Redefiniendo y adoptando los currículos escolares con pertinencia al

entorno, esto es al puerto, buscando aprovechara las ventajas competitivas de los lugareños.

- Fortalecer la economía regional y desarrollar las obras de infraestructura necesaria para que el puerto pueda prestar los servicios que debe prestar un puerto moderno.
- Consolidar los proyectos de ampliación y modernización de la infraestructura portuaria para ser competitivos a nivel regional, mundial, sin olvidar que el factor humano debe también avanzar tanto económicamente como socialmente.
- Articular la responsabilidad, del municipio de Buenaventura, del departamento del Valle del Cauca, de la nación colombiana, en la creación de las condiciones básicas sociales de la población porteña y,
- Cambiar en el Ministerio de Relaciones Exteriores los requisitos y perfiles de los encargados de las embajadas, consulados y representaciones del país en el exterior.
- Continuar insistiendo ante la presidencia de la APEC, por el ingreso de Colombia a esta organización.

BIBLIOGRAFÍA.

AMSDEN Alice. Corea, un proceso exitoso de industrialización Tardía. Norma. 1992.

APRILE G. Jacques. Historia de Buenaventura. Universidad del Pacífico.

ARDILA, Martha, CARDONA Diego, TICKNER Arlene, “Prioridades y desafíos de la política exterior colombiana”, FESCOL, 2002.

ARBOLEDA, Prado, María Clara, “El Pacífico Colombiano”, Banco de Occidente, Bogotá 1985.

ARANGO L Gilberto. Estructura Económica Colombiana. Edit. Mc Graw Hill. 2000.

ARBOLEDA, Gustavo. Historia de Cali. Editorial Departamental. Tomo III.

COLLAZOS, Jaime, BORRERO Santiago. Las sociedades portuarias regionales, en el comercio exterior colombiano. Una reseña sobre la Importancia del Puerto de Buenaventura 1990-2004. Banco de la República. 2006.

BARCO, Virgilio, "Plan de Economía social: Planes y programas de desarrollo social y económico, Departamento Nacional de Planeación, Bogotá, Colombia, 1987-1990.

BRAVO, Pazmiño Hernando, "Diversidad cultural y manglares del Pacífico Colombiano", Ministerio de Medio Ambiente, Bogotá, Colombia, septiembre de 1998.

CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA. Potencialidad Portuaria de Buenaventura. 2005

CONSEJO Regional de Planificación Económica y Social del Occidente.

CORPES, "El occidente colombiano: puerta de Colombia a la Cuenca del Pacífico", Pereira, 1996.

CONSEJO Regional de Planificación Económica y Social del Occidente.

CORPES, "Colombia en la era del Pacífico", 1995.

CEPAL Http: // www.eclac.cl. www.eclac.cl/biblioteca/bases.tlm

ESCOBAR, Arturo, PEDROZA Álvaro, CÁRDENAS Martha, "¿Pacífico desarrollo o diversidad?, Estado capital y movimientos sociales en el Pacífico Colombiano", CEREC, Eco fondo, Bogotá 1996.

ESCOBAR Luz Mary. "El Pacífico Colombiano Puerta hacia la cuenca del Pacífico". Apuntes para la formulación de un plan de acción. Monografía U. Jorge Tadeo Lozano. 2005.

ESCOBAR Julio, COLLAZOS Andrés. Series históricas del departamento del Valle del Cauca. Un compendio para la investigación Regional. 2007.

EXPOLISBOA 98, "Riqueza viva por descubrir", Colombia, 1998.

GARAY, Luís Jorge, Phillippe De Lombaerde - Ramírez Leyton Doris, "El futuro de Colombia en la Cuenca del Pacífico", Universidad Jorge Tadeo Lozano, Bogotá año 2001.

GARCÉS, O'Byrne Juan Manuel, "Consideraciones preliminares para mejorar nuestra inserción en la Cuenca del Pacífico" Universidad del Valle, Programa de Prospectiva, 1997.

GARCÍA P. Pío. APEC, como instrumento de la proyección Colombiana en el Pacífico. 2002.

GARCÍA, Pió Quinto, "La dimensión transpacífica de la política exterior colombiana", en Colombia entre la Inserción y el aislamiento, IEPRI, Universidad Nacional, Bogotá 1997.

GARCÍA, Pío Quinto, "Colombia en la era del Pacífico" Centro de Estudios Internacionales de la Universidad de los Andes, Santa Fe de Bogotá, 1991.

GARZÓN, Angelino, "Vamos Juntos por el Valle del Cauca", Plan de Desarrollo Departamental 2004-2007.

GAVIRIA, Trujillo César, "la Revolución Pacífica", Departamento Nacional De Planeación, Bogotá, Colombia, 1990-1994.

GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA. Colombia, Antioquia y la cuenca del Pacífico. 1989.

INSTITUTO DE ESTUDIOS DEL PACÍFICO, "La Cuenca del Pacífico", 1998.

MARTÍNEZ Coll, Juan Carlos, Teoría de la integración Económica. 2001.

LANDES David. La riqueza y la pobreza de las naciones. Edit. Crítica. Barcelona. 2004.

MARTÍNEZ Busch, Jorge “La Cuenca del Pacífico como eje del desarrollo: Actualidad y perspectivas” Universidad Gabriela Mistral, 02 de julio de 1998.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE COLOMBIA, “Las Comunicaciones al Pacífico”, Santa Fe de Bogotá, 1997.

MORAN, Fortul Pedro, “Plan Pacífico: Tradición oral, historias de vida e identidad étnica en el Litoral Pacífico Colombiano, Universidad de Antioquia 2000.

OROZCO, Tatiana “La mejor plataforma exportadora”, el Herald, año 2000.
SILVA H. Raúl. Valle del Cauca tierra de Promisión. Imprenta departamental 1960.

PASTRANA, Arango Andrés, “Cambio para construir la paz: Plan Nacional de Desarrollo”, Departamento Nacional De Planeación, Bogotá, Colombia, 1998-2002.

PERALTA, Agudelo Jaime Andrés, “La infraestructura pública del Pacífico en el siglo XXI” Agenda Pacífico Siglo XXI, en julio del 2000.

Presbish. Raúl. La cooperación Internacional en la política de desarrollo de Latinoamérica. CEPAL. 1973.

PIRENE Henry Historia económica y social de la edad media. Fondo de Cultura Económica. 1975.

RIVAS M Fernando, RANGEL D Josef. Para entender el Asia Pacifico. Universidad de Colima. 2004.

RODRÍGUEZ A, Ernesche. "Las economías de Asia en el siglo XXI. Notas de Clase .Maestría en integración económica global y regional. 2008

ROMERO, Mario Diego, "Hay que tomar medidas!" Ciencia al día, AUPEC. 25 de marzo de 1998.

ROJAS, Fernando, PALACIOS Marco, "Colombia en la presidencia de los No Alineados", FESCOL, septiembre de 1995.

SELA. Cambio y continuidad en el proceso de globalización. [Http: //anic.utexas.edu/sela.educs/c122di;41.htm](http://anic.utexas.edu/sela.educs/c122di;41.htm)

TIRADO J .Ramón. La nueva teoría del crecimiento económico y los países menos desarrollados. 2007.

TIRADO M, Álvaro. Introducción a la historia Económica Colombiana. Ancora Editores 1983.

SCUMPETER J A. Capitalismo Socialismo y Democracia Orbis. 1983

TIMBERGEN Jan .Hacia una economía mundial. Ediciones Orbis. 1962.

VALENCIA II. Alonso Historia regional del Valle del Cauca Universidad del Valle. 1992.

PERIÓDICOS.

El Heraldó, "Hoyas hidroeléctricas de Colombia, abril del 2003.

El Espectador, "Medio ambiente colombiano en decadencia" agosto 03 de 2004.

El Tiempo, "Empresarios advierten por un rezago en la infraestructura vial de Colombia" agosto 17 de 2004.

El Tiempo, "Barco busca apoyo en China", abril 06 de 2004

El Espectador, "Dragón recalentado", 02 de mayo del 2004.

UN Periódico. Los miedos de Colombia para llegar a Asia. 8 de Nov. 2009.

Portafolio. Con o sin APEC, el objetivo debe ser Asia. 7 de mayo 2010.

FIN.

Son 137 Hojas.