



Importancia Geopolítica y Oceanopolítica de la Isla Malpelo en el Pacífico Colombiano

Geopolitical and Oceanopolitical Importance of Malpelo Island in the Colombian Pacific

Juan David Gonzalez Cárdenas 

Profesional en Ciencias Navales. Tecnólogo en buceo y salvamento Marítimo y fluvial. Escuela de Suboficiales de Barranquilla. Juan.gonzalez.ca@armada.mil.co

Resumen: El presente artículo examina el valor estratégico de la Isla Malpelo en el fortalecimiento de los intereses marítimos de la Nación. Tras una revisión de su evolución histórica, se destaca la posición de Colombia como único país suramericano con costas en ambos océanos, lo que le otorga una vasta jurisdicción marina equivalente a casi la mitad de su superficie total. El análisis profundiza en la dimensión oceanopolítica de la isla, subrayando no solo su capacidad para ampliar la Zona Económica Exclusiva y el acceso a recursos del subsuelo, sino también su relevancia jurídica en la proyección de derechos territoriales hacia el continente antártico.

Palabras clave: Malpelo; Colombia; poder marítimo; intereses marítimos; océano Pacífico; desarrollo marítimo



Citación: Gonzalez, J. Importancia Geopolítica y Oceanopolítica de la Isla Malpelo en el Pacífico Colombiano. DERROTERO 2025,1, 1–10. <https://doi.org/10.3390/DERROTERO1010000>

Recibido: 24/11/2024
Aceptado: 15/03/2025
Publicado: 25/03/2025

Abstract: This article examines the strategic value of Malpelo Island in strengthening the maritime interests of the Nation. Following a review of its historical evolution, the study highlights Colombia's position as the only South American country with coastlines on both oceans, granting it a vast marine jurisdiction equivalent to nearly half of its total surface area. The analysis delves into the oceanopolitical dimension of the island, underscoring not only its capacity to expand the Exclusive Economic Zone and access subsoil resources but also its legal relevance in projecting territorial rights toward the Antarctic continent.

Keywords: Malpelo; Colombia; maritime power; maritime interests; Pacific Ocean; maritime development



Derechos de autor: © 2024 por autores.

Licenciado por Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", COL.

Este artículo es de libre acceso distribuido en las términos y condiciones de *Creative Commons Attribution* (CC BY) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Introducción

El Océano Pacífico constituye un enclave estratégico de ingente biodiversidad y riqueza ictiológica, cuya relevancia es fundamental para la economía nacional y la sostenibilidad ambiental. En este contexto, el ejercicio del Poder Marítimo en la región no solo representa una ventaja competitiva frente a otras naciones, sino que actúa como un catalizador del desarrollo económico. Lo anterior se fundamenta en la explotación sostenible de los recursos y el aprovechamiento óptimo de las Líneas de Comunicación Marítimas (LCM) con el continente asiático.

La pertinencia del presente estudio radica en la necesidad de fortalecer las políticas públicas oceánicas mediante el análisis de la ubicación estratégica de la Isla Malpelo. Si bien existe literatura sobre la condición bioceánica de Colombia y publicaciones técnico-científicas específicas, se advierte un vacío académico respecto a la convergencia entre el Poder Marítimo, el Poder Naval y la defensa de los Intereses Marítimos Nacionales en relación con el Santuario de Flora y Fauna Malpelo.

Ubicada en la cuenca del Pacífico, a 480 kilómetros de la costa continental, esta isla de origen volcánico simboliza la determinación del Estado por ejercer soberanía y control del mar. La protección de su biodiversidad proyecta a Colombia como una potencia oceánica con influencia regional; no obstante, la materialización de esta visión depende de la voluntad política para consolidar el mar como eje del crecimiento socioeconómico.

Asimismo, este punto geográfico otorga al Estado una extensión de 200 millas náuticas de zona económica exclusiva, además de plataforma continental y lecho marino circundante. Esta condición posiciona a la Nación como un Estado marítimo con potencial de gobernanza, facilitando la transición de un modelo de desarrollo históricamente andino-céntrico hacia uno con proyección regional, basado en la economía azul y la explotación responsable de sus espacios jurisdiccionales.

Respecto a la metodología, la investigación se desarrolla mediante una revisión histórica y un seguimiento de la soberanía en este enclave. Se examina cómo dicha posición no solo garantiza derechos de explotación, sino que históricamente fundamentó pretensiones territoriales en la Antártida bajo la Teoría de la Defrontación. Aunque el Sistema del Tratado Antártico mantiene estas reclamaciones en suspenso, Colombia persiste en su compromiso científico con el continente austral.

Posteriormente, se presenta un análisis de los Intereses Marítimos Nacionales y su contribución al desarrollo del Pacífico colombiano. El estudio concluye determinando la importancia de la Isla Malpelo como baluarte en la protección de los IMN, el resguardo de los recursos naturales y la defensa de la vida marina, elementos sine qua non para la prosperidad de la región.

Materiales y Métodos

La presente investigación se desarrolló bajo un enfoque cualitativo de alcance analítico-descriptivo, orientado a examinar la función estratégica de la Isla Malpelo en la salvaguarda de los intereses marítimos y su impacto en el desarrollo regional del Pacífico. Para tal fin, se empleó como técnica principal la revisión documental, fundamentada en el análisis de fuentes bibliográficas, literatura científica y archivos institucionales.

El estudio se estructuró en tres fases metodológicas:

Evaluación histórica y geopolítica: Un examen de la evolución de la Isla Malpelo como enclave soberano.

Análisis de los Intereses Marítimos Nacionales: Un diagnóstico del estado actual de los Intereses Marítimos Nacionales vinculados directamente a este territorio insular.

Interpretación oceanopolítica: Una disertación sobre la proyección territorial de la Nación, que abarca desde la delimitación de la Zona Económica Exclusiva hasta la vinculación teórica con el continente antártico.

Finalmente, el sustento analítico se consolidó mediante la triangulación de datos provenientes de investigaciones científicas, reportes de organismos oficiales y el marco normativo del derecho internacional marítimo.

Evolución histórica y contexto geográfico

La isla Malpelo es catalogada por la Comisión Colombiana del Océano (CCO, 2019) como una de las grandes maravillas de Colombia en el océano Pacífico, ubicada aproximadamente a 490 km al occidente de Buenaventura. Estudios geológicos indican que su formación data de hace veinte millones de años, producto de un proceso de emersión desde la cuenca del Pacífico hasta alcanzar una elevación de 300 metros sobre el nivel del mar. Los registros históricos sugieren su descubrimiento a mediados del siglo XVI; en aquel entonces, fue empleada como refugio por piratas, aunque la complejidad de su orografía dificultó desembarcos permanentes en la época.

La CCO (2019) manifiesta que:

La Isla Malpelo y su entorno marino forman parte del territorio nacional de acuerdo con el artículo 101 de la Constitución Política de Colombia. Asimismo, instrumentos internacionales como el Tratado Liévano-Aguirre / Aquilino Boyd (1976) y el Tratado Lloreda-Gutiérrez (1984) ratifican la soberanía de Colombia sobre este enclave. (p. 24)

A pesar de que la posesión jurídica se consolidó hace más de cuatro décadas, el interés por el desarrollo marítimo y la potenciación de la economía oceánica fue limitado. Fue bajo el mandato de Belisario Betancur (1982) cuando se gestó una verdadera conciencia marítima y un interés estratégico por la defensa de los espacios jurisdiccionales en el Pacífico colombiano.

Consecuentemente, en 1986 se inició la construcción de la Base Naval ARC “Málaga” en Bahía Málaga, Valle del Cauca. Este proyecto se concibió como un foco de progreso regional y un pilar para la defensa de los espacios marítimos mediante el fortalecimiento del Poder Naval. Según la CCO (2019): “se requería un poder naval fortalecido que pudiera proteger la totalidad de la jurisdicción, ejercer soberanía y brindar seguridad en Malpelo ante amenazas nacionales o transnacionales” (p. 25).

En 1986, Malpelo se convirtió en un punto estratégico fundamental. Por ello, el Gobierno nacional designó a la Armada Nacional para establecer un Puesto Destacado (PDMAL), con el propósito de ejercer soberanía en estas aguas alejadas del territorio continental. Como parte de esta iniciativa, se construyó una casa prefabricada para albergar el puesto, dotada de tres habitaciones, comedor, cocina, estación de radio y comando; asimismo, se instalaron una estación meteorológica, un faro y un helipuerto (CCO, 2019).

Bajo este contexto, el 16 de abril de 1986, el presidente Belisario Betancur inauguró el PDMAL. Según lo relatado por la CCO (2019), el mandatario afirmó: “Malpelo será la proyección del país hacia la cuenca del siglo XXI, la cuenca del Pacífico, mediante la soberanía en un territorio que nos ha pertenecido desde los orígenes de la nación” (p. 29). Desde entonces, la Armada Nacional mantiene el control y la vigilancia mediante una tripulación integrada por un oficial, un suboficial y un grupo de infantes de Marina. Este personal es relevado cada 45 días, contribuyendo así a consolidar la posición estratégica del país dentro de la ecuación del Poder Naval.

Intereses Marítimos Nacionales

De acuerdo con Ramírez-Cabrales (2021), se estima que la economía oceánica proporcionará 40 millones de empleos y duplicará su contribución al valor global para el año 2030. La posición privilegiada de Colombia exige políticas de Estado orientadas a la apropiación de los espacios marítimos y la explotación sostenible de sus recursos.

Ahora bien, para determinar la importancia del Pacífico colombiano en el desarrollo de los Intereses Marítimos Nacionales, es necesario realizar un seguimiento a las políticas gubernamentales que exalten y reconozcan el valor de los espacios marítimos como motores de progreso. Al respecto, la CCO (2016) señala que, «reconociendo la importancia del océano como elemento totalizador y transversal a todos los asuntos estratégicos de un país, la Comisión Colombiana del Océano se ha propuesto como objetivo principal convertir a Colombia en una Potencia Oceánica» (p. 12). Esto evidencia que la voluntad política se ha volcado hacia el aprovechamiento de los mares para potenciar el avance regional y nacional.

Antes de la década de los sesenta, pocos Estados otorgaban relevancia al control del mar. Sin embargo, el interés ha crecido debido a la búsqueda de recursos energéticos y al fenómeno de la globalización, dado que la economía mundial gira en torno a las líneas de comercio marítimo. Como se menciona en la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (CCO, 2018): «los Estados que cuenten con voluntad estratégica para garantizar la seguridad, el desarrollo de la economía, la protección al medio ambiente y los flujos de información en el ámbito marítimo, tendrán a su alcance el lograr eximios niveles de desarrollo» (p. 16).

En este sentido, el documento “Intereses Marítimos de Colombia” define estos intereses como los ejes fundamentales para el desarrollo nacional. Ramírez-Cabrales (2021) sostiene que estos elementos unificadores propenden por la transformación del país en una Potencia Bioceánica Sostenible a través de la gobernanza marino-costera. Este esfuerzo se formalizó con el Documento CONPES 3990 (2020), que establece como meta al año 2030 el aprovechamiento integral de la ubicación estratégica y los recursos naturales del país.

Si bien Ramírez-Cabrales (2021) sostiene que «los intereses marítimos colombianos emergen como elemento unificador para la construcción de instrumentos de política que propenden a la transformación del país en una potencia bioceánica sostenible, a través de la gobernanza marino-costera» (p. 20), la nación aún transita hacia la aceptación plena de la importancia de sus mares para la explotación sostenible de dichos intereses y su consolidación como una potencia marítima.

Además, con el fin de posicionar a la nación como un Estado marítimo, el Gobierno Nacional —a través del Consejo Nacional de Política Económica y Social— formuló el Documento CONPES 3990 (2020), titulado «Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030». Este establece como objetivo general «proyectar a Colombia como potencia bioceánica para el año 2030, mediante el aprovechamiento integral y sostenible de su ubicación estratégica, condiciones oceánicas y recursos naturales, para contribuir al crecimiento y desarrollo sostenible del país» (p. 59). Lo anterior evidencia el inicio de políticas prospectivas y estratégicas orientadas a la participación institucional en escenarios relacionados con el océano y los intereses marítimos nacionales.

En este sentido, Ramírez-Cabrales (2021) define los intereses marítimos nacionales como «las oportunidades, necesidades y beneficios en torno al territorio marítimo y su zona costera, que permiten generar desarrollo a partir de la implementación de políticas estatales de preservación, conservación, administración y utilización sostenible» (p. 28). Esta es la primera vez que se identifican formalmente en la literatura, clasificándolos según su naturaleza en los siguientes aspectos: nación, género y colectivo marítimo; integridad, defensa y protección de los espacios marítimos jurisdiccionales; desarrollo económico; fortalecimiento de la gobernanza marino-costera y oceánica; uso sostenible de la biodiversidad marina y, finalmente, cultura y educación marítima

A partir de dicha definición y clasificación, se establecieron dieciocho (18) intereses marítimos nacionales. Estos se encuentran detallados en la publicación *Intereses Marítimos de Colombia* y se enumeran a continuación en la Tabla 1.

Tabla 1.

Intereses Marítimos Nacionales

	Ítem	Interés Marítimo
1	Talento humano y comunidad marítima.	
2	Soberanía e integridad del territorio marítimo nacional.	
3	Infraestructura para el aseguramiento, la integridad, el orden marítimo y el Estado de derecho en el mar.	
4	Seguridad integral marítima y fluvial (SIMF).	
5	Transporte y comercio marítimo.	
6	Turismo marítimo y recreación.	
7	Industria naval y marítima.	
8	Minería marina y submarina.	
9	Pesca y acuicultura.	
10	Conectividad por el mar.	
11	Salud pública y bioseguridad marina.	
12	Ordenamiento marino-costero.	
13	Recursos ambientales marino-costeros.	
14	Gobernanza oceánica.	
15	Cultura marítima.	
16	Educación marítima.	
17	Investigación científica, tecnológica y de Innovación.	
18	Patrimonio cultural sumergido	

Nota: La presente tabla enumera los Intereses Marítimos Nacionales. Elaboración propia basada en Intereses Marítimos de Colombia. (Ramírez-Cabrales, 2021).

El Pacífico Colombiano como factor contribuyente a los IMN

El Pacífico colombiano está conformado por cuatro departamentos: Nariño, Cauca, Valle del Cauca y Chocó. Esta región está bañada por aguas ricas en biodiversidad, cuenta con una amplia presencia de grupos étnicos y posee una ubicación geográfica privilegiada. Como lo menciona el Plan Nacional de Expediciones Científicas (PNOEC, 2018): «la región del litoral cuenta con una gran diversidad ambiental y tiene como actividades económicas principales la pesca artesanal, el comercio y la minería» (p. 20; citado por el Departamento Nacional de Planeación, 2014).

Si bien los intereses marítimos nacionales fueron estructurados para las dos cuencas marítimas del país, la región Pacífico puede aportar significativamente a cada uno de ellos (Tabla 1). Por tanto, es fundamental definir la relevancia de estos intereses y analizar su impacto en el desarrollo marítimo del Pacífico colombiano.

Talento Humano y Comunidad Marítima

Ramírez-Cabrales (2021) define el primer IMN como el «colectivo diverso integrado por personas naturales o jurídicas, dependientes de los recursos del mar, la construcción naval, los puertos, el transporte y el comercio marítimo, incluidos los servicios asociados con la exploración, explotación e investigación científica marina» (p. 31). En este sentido, el Pacífico se convierte en un factor preponderante para este interés, pues la economía de esta región se sustenta, en su gran mayoría, en torno a las actividades marítimas.

Soberanía e Integridad del Territorio Marítimo Nacional

El segundo IMN es definido por Ramírez-Cabrales (2021) como «el ejercicio del poder absoluto y permanente del Estado sobre el territorio marítimo colombiano» (p. 31). En este ámbito cobran relevancia las Fuerzas Militares y, especialmente, la Armada de Colombia. Según el Plan de Desarrollo Naval 2042 (2020), su misión es «desarrollar operaciones navales para la defensa y seguridad nacional, y la protección de los intereses marítimos y fluviales, contribuyendo al desarrollo sostenible del Estado» (p. 91). Lo anterior ratifica el compromiso institucional con el ejercicio de la soberanía en los espacios marítimos de la nación, mediante el despliegue de una Fuerza Naval específica para la ejecución de dichas operaciones.

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

Por otro lado, el tercer IMN es definido por Ramírez-Cabrales (2021) como los «medios que posee un Estado para asegurar el control del mar, su soberanía e integridad y, así, permitir el acceso a sus recursos y oportunidades» (p. 31). En este sentido, el Estado ejerce presencia en el Pacífico a través de instituciones como la Armada de Colombia, la cual dispone de la Fuerza Naval del Pacífico con sede en la Base Naval ARC «Málaga». Asimismo, cuenta con dos Brigadas de Infantería de Marina posicionadas en Buenaventura y Tumaco, respectivamente; estas operan mediante batallones fluviales dedicados al control del área y a operaciones de aseguramiento del orden público. Adicionalmente, se dispone de diversas capitanías de puerto distribuidas a lo largo del litoral para garantizar la seguridad en la navegación y ejercer la autoridad marítima en estos espacios estratégicos.

Seguridad Integral Marítima y Fluvial (SIMF)

El cuarto IMN está estrechamente vinculado al anterior; la existencia de infraestructura proporciona los medios y herramientas necesarios para garantizar su cumplimiento. Según Ramírez-Cabrales (2021), este interés se define como la:

«Gestión conjunta, coordinada e interinstitucional, con la participación de los usuarios, para articular esfuerzos y capacidades, con el propósito de prevenir, proteger y responder ante los riesgos, amenazas y delitos en el dominio marítimo y fluvial que afectan las condiciones de seguridad de las personas, los bienes, los activos y el medio ambiente» (p. 31).

En consecuencia, resulta imperativa la articulación de todas las instituciones del Estado presentes en el litoral Pacífico para salvaguardar la seguridad, prevenir actos delictivos y neutralizar las amenazas que se presenten en la región.

Transporte y Comercio Marítimo

El quinto interés es un factor de enorme influencia en el Pacífico, dado que el comercio marítimo de Colombia gravita principalmente en torno a las terminales portuarias de Buenaventura. Este interés se define como la «utilización del mar para el transporte seguro de mercancías, sustancias y/o elementos a través de buques versátiles e infraestructura portuaria eficiente, localizada y segura» (Ramírez-Cabrales, 2021, p. 31). No obstante, resulta necesario diseñar estrategias que permitan potenciar aún más esta región.

Turismo Marítimo y Recreación

Este interés se está fortaleciendo en el Pacífico, dado que destinos como Juanchaco, Ladrilleros, Nuquí, Bahía Solano, la Isla Gorgona y Tumaco, entre otros, reciben un flujo creciente de visitantes. Se define como «todas las actividades de los visitantes, incluidos los turistas y los excursionistas o visitantes del día, durante una estadía inferior a doce meses, que se ejecutan en el mar y en las zonas costeras e insulares» (OMT, 2006, citado en Ramírez-Cabrales, 2021, p. 31).

Industria Naval y Marítima

El IMN de industria naval y marítima se define como la «confección de bienes de larga duración que integran el equipamiento de las múltiples actividades que constituyen los denominados intereses marítimos» (Guzmán, 2018, citado en Ramírez-Cabrales, 2021, p. 32). No obstante, en el Pacífico este sector presenta un desarrollo limitado, pues solo existen dos astilleros para embarcaciones con más de 20 toneladas de desplazamiento. Uno de ellos se encuentra en la Base Naval ARC «Málaga» y se dedica exclusivamente al mantenimiento y varada de unidades menores. A pesar de esto, se está fomentando una mayor conciencia institucional para mejorar las instalaciones, ampliar las capacidades y diversificar las opciones para la atención de embarcaciones privadas de mayor calado.

Minería Marina y Submarina

La minería marina y submarina se define como el «conjunto de operaciones cuyo objeto es la prospección, exploración, explotación y procesamiento de sustancias minerales presentes en aguas del océano, el suelo y subsuelo marino, sea que estos se encuentren o no sometidos a la jurisdicción de algún Estado» (González Gorroño, 2017, citado en Ramírez-Cabrales, 2021, p. 32). No obstante, este IMN no está siendo desarrollado actualmente por el Gobierno Nacional; a pesar de ello, el país cuenta con áreas marítimas extensas con gran potencial para la investigación y la futura explotación de estos recursos minerales.

Pesca y Acuicultura

Una de las actividades económicas fundamentales de la región Pacífico es la pesca y la acuicultura. Esta se describe como la «actividad que conduce a la captura de peces; puede implicar la captura de recursos silvestres o su cría a través de la acuicultura» (FAO, 2020, citado en Ramírez-Cabrales, 2021, p. 32). No obstante, en la actualidad se desarrolla primordialmente de manera artesanal y como pesca de subsistencia, por lo que aún no se ha explotado a escala industrial pese a la gran riqueza ictiológica que ofrece el océano Pacífico.

Conectividad por el Mar

Ramírez-Cabrales (2021) sostiene que este IMN se define como el «uso del mar como medio para la disposición de tuberías, cables, fibra óptica y otros elementos con capacidad de establecer una conexión, una comunicación o un vínculo» (p. 33). Lo anterior evidencia la necesidad del Estado de establecer y proteger los cables submarinos que llegan al país a través del Pacífico, así como los demás componentes que permiten mantener la conectividad de la nación con el resto del mundo.

Salud Pública y Bioseguridad Marina

Ramírez-Cabrales (2021) describe este interés de la siguiente manera:

«Eventos relacionados con riesgos para la salud pública causados por peligros ambientales, biológicos, patológicos, químicos o fallas en protocolos de higiene y sanidad a bordo de buques e instalaciones portuarias relacionados con aguas de lastre, viajeros, equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, vertimientos, mercancías peligrosas, paquetes postales, entre otros» (p. 33).

Si bien este interés se encuentra bajo el marco de competencias de las entidades de salud, estas presentan una cobertura insuficiente en diversos poblados del litoral. A este déficit de presencia institucional se suma la carencia de especialistas médicos en la región. Por otro lado, existen autoridades portuarias encargadas de verificar la sanitización y los protocolos de seguridad de los buques de alto bordo, especialmente en Buenaventura, nodo portuario principal para la economía nacional.

Ordenamiento Marino-Costero

En la actualidad, existen documentos que proyectan al país como una potencia bioceánica. Esta labor recae en la Vicepresidencia de la República a través de la Comisión Colombiana del Océano (CCO). Según Ramírez-Cabrales (2021), este interés comprende las «políticas de Estado relacionadas con el control, uso y administración de las áreas marinas y costeras de la República de Colombia» (p. 33), ámbito en el cual la CCO destaca por liderar los instrumentos de ordenamiento marino-costero.

Recursos Ambientales Marino-Costeros

Ramírez-Cabrales (2021) define este interés como los «organismos vivos que conforman los ecosistemas marino-costeros y los complejos ecológicos de los que forman parte» (p. 33). Para salvaguardar estos ecosistemas, se han establecido áreas protegidas estratégicas en el litoral, tales como el Santuario de Flora y Fauna Isla Malpelo, y los Parques Nacionales Naturales Gorgona, Sanquianga, Ensenada de Utría y Uramba Bahía Málaga.

Gobernanza Oceánica

La gobernanza oceánica consiste en «gestionar y utilizar los océanos del mundo y sus recursos, manteniendo al mismo tiempo unos océanos sanos, productivos, seguros, protegidos y resilientes» (Comisión Europea, 2016, citado en Ramírez-Cabrales, 2021, p. 33). Bajo esta premisa, el país consolidó la Comisión Colombiana del Océano, la cual ejerce funciones de asesoría, planificación y coordinación en aspectos económicos, científicos, tecnológicos y ambientales de la política nacional del océano.

Cultura Marítima

La cultura marítima es un elemento constitutivo de la identidad nacional. Se expresa mediante el «conocimiento, socialización, valoración y aprovechamiento del medio marítimo» (Ramírez-Cabrales, 2021, p. 34). Es imperativo fomentar una conciencia marítima en la ciudadanía, tomando como referencia a las grandes naciones cuyo desarrollo ha dependido de la explotación responsable de sus espacios oceánicos.

Educación Marítima

Por su parte, la educación marítima abarca las «actividades de tipo pedagógico que busquen la apropiación social del territorio marítimo nacional» (Ramírez-Cabrales, 2021, p. 34). No obstante, este esfuerzo debe trascender la creación de instituciones y materializarse en proyectos de concienciación regional que transformen la cultura local.

Investigación Científica, Tecnológica y de Innovación

La investigación se describe como el conjunto de «actividades sistemáticas y creadoras encaminadas a aumentar el caudal de los conocimientos científicos y a aplicarlos» (UNESCO, 1984, citado en Ramírez-Cabrales, 2021, p. 34). En este campo, el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico (CCCCP) de la Dimar lidera los estudios en aguas jurisdiccionales.

En cuanto a la tecnología e innovación, estas implican la implementación de productos y procesos nuevos o mejorados (Manual de Frascati, 2003, citado en Ramírez-Cabrales, 2021, p. 34). Es importante señalar que aún queda un amplio margen para la inversión en este sector, pues actualmente la mayor parte de los esfuerzos se concentran en la fase de investigación básica.

Patrimonio Cultural Sumergido

Este interés comprende los bienes producto de la actividad humana, representativos de la cultura, que se encuentran permanentemente sumergidos en aguas nacionales o áreas delimitadas por líneas de base (Ramírez-Cabrales, 2021, p. 34). Aunque la Armada de Colombia y otras instituciones ejercen soberanía en el mar territorial, este interés requiere un mayor impulso investigativo, dado que aún no se han determinado hallazgos de patrimonio cultural sumergido en las aguas del Pacífico colombiano.

Importancia de la Isla Malpelo para Colombia

Históricamente, el control y dominio del mar se ha ajustado a las proyecciones estratégicas de las naciones; sin embargo, el interés por la soberanía de los espacios marítimos cobró relevancia tras la Declaración de Santiago (1952), suscrita por Chile, Perú y Ecuador. Este hito dio inicio a la validez del control marítimo que hoy se consagra en la CONVEMAR. Anteriormente, el mar pertenecía a quien lograba dominarlo, razón por la cual Beceiro (1974) afirma que «el poder marítimo es un concepto esquivo. Tiene poco o ningún significado para la mayoría de la gente» (p. 41). Esto evidencia que, inicialmente, los Estados daban la espalda al mar, desconociendo su potencial para el desarrollo nacional.

Granja (2021) destaca la capacidad de utilizar el océano para el beneficio económico, la protección de recursos y la proyección de fuerzas militares (Valdivia y Ferrari, 2017, citados en Granja, 2021). Este concepto fundamenta los intereses nacionales y las estrategias de Estado, superando la visión limitada del mar como una simple frontera para entenderlo como un territorio que proyecta el crecimiento económico.

La conciencia marítima del país no corresponde al funcionamiento ideal de un Estado bioceánico. Como menciona Gutiérrez (2015):

Colombia fue un país hecho al revés. Por lo general, las naciones se formaron de la costa hacia el interior [...]. Pero en nuestro país, los conquistadores subieron por los grandes ríos a las altas mesetas y se establecieron allí, aislándose de las corrientes naturales de la civilización que tienen sus vertientes en los puertos marítimos (Mejía, s. f., citado en Gutiérrez, 2015).

Esta concepción centralista ha derivado en un nivel de abandono estatal hacia la región Pacífico. Mientras países como Chile cuentan con múltiples puertos de alto nivel, el Pacífico colombiano se apoya primordialmente en un solo nodo. Por ello, Gutiérrez (2015) sostiene que es imperativo reevaluar la estructura física para dotar al Estado de fronteras, líneas de comunicación y un sentimiento nacional sólido que valore su extenso mar territorial.

La Comisión Colombiana del Océano (CCO, 2013) subraya que el océano es una fuente inagotable de recursos químicos y biológicos. En este contexto, el Pacífico concentra más de la mitad de los recursos naturales del planeta (Torres, 2010, citado en Rodríguez, 2017), lo que otorga a Colombia méritos para transformarse en una potencia oceánica (CCO, 2016). No obstante, este cambio exige una transformación cultural que debe iniciar desde la educación básica.

La Isla Malpelo es una pieza estratégica para la explotación de los Intereses Marítimos Nacionales (IMN). Rodríguez (2017) señala que el Pacífico colombiano es la puerta de entrada a grandes economías y al fortalecimiento de relaciones internacionales, especialmente mediante alianzas como la Alianza del Pacífico (Veloza, 2014).

Además de su valor geopolítico, Malpelo posee una relevancia biológica excepcional. Ubicada sobre el meridiano 81° O, permite proyectar intereses hacia el continente antártico y funciona como un santuario natural. Según Rodríguez (2015), sus aguas protegen formaciones coralinas y especies migratorias como el tiburón martillo, consolidándose como un *hot spot* de biodiversidad a nivel mundial (Herrera, 2021).

Conclusiones

Es fundamental reconocer la trascendencia de la Isla Malpelo, su historia y su relevancia en la consolidación de una nación bioceánica. Su privilegiada posición geográfica en el Pacífico colombiano la posiciona como un epicentro de desarrollo, capaz de potenciar el crecimiento de las líneas de comunicación marítima y fomentar proyectos de inversión para la obtención sostenible de recursos naturales, tanto bióticos como abióticos.

Es evidente que, en décadas anteriores y debido al conflicto interno, la voluntad política no priorizó el ejercicio del poder marítimo. Esto impidió el desarrollo armónico de un poder naval respaldado por políticas de Estado transversales. No obstante, la definición de los intereses marítimos nacionales (IMN) constituye ahora la hoja de ruta para fortalecer la conciencia marítima y asegurar una gobernanza adecuada entre los actores que impulsan el desarrollo económico. Este es el punto de partida para transformar a Colombia en una potencia con visión oceánica.

El Pacífico colombiano es un escenario de fenómenos que aportan una riqueza biológica y energética inconmensurable. Su litoral, aún poco explorado, alberga vastos recursos y sus aguas sustentan ecosistemas críticos. En este contexto, la Isla Malpelo se erige como un punto estratégico para la soberanía nacional; es un factor determinante en la delimitación del área marítima colombiana y un baluarte para la protección de la biodiversidad. Al ser un santuario de vida y un destino de clase mundial para la investigación científica y el turismo subacuático, Malpelo tributa directamente al cumplimiento de múltiples intereses marítimos de la nación.

Declaración de disponibilidad de datos: Los datos utilizados en este estudio están disponibles a solicitud y se derivan de registros oficiales del CMCON y fuentes de libre acceso.

Agradecimientos: Se reconoce el apoyo del CMCON y del Ministerio de Justicia de Colombia en la provisión de datos.

Conflicto de intereses: Los autores declaran no tener conflictos de interés. Los financiadores no tuvieron participación en el diseño, análisis o redacción del estudio.

Referencias

- Armada Nacional de Colombia. (2020). Plan Naval de Desarrollo 2042. *Primera Edición*. Consultado el 14 de marzo de 2022. Recuperado de: <https://www.armada.mil.co/es/content/plan-desarrollo-naval-2042>.
- Beceiro, L. F. (1974). El poder marítimo: un análisis de la Marina Real Británica. *Boletín de Información*, (85), 2. Consultado el 25 de enero de 2022. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4770825.pdf>
- Comisión Colombiana del Océano (2013). El Océano, maravilla terrestre. *Secretaría Ejecutiva Comisión Colombiana del Océano*. Consultado el 19 de febrero de 2022. Recuperado de: <https://cco.gov.co/cco/publicaciones/83-publicaciones/469-el-oceano-maravilla-terrestre.html>
- Comisión Colombiana del Océano (2016). Hacia una potencia oceánica. *Secretaría Ejecutiva Comisión Colombiana del Océano*. Consultado el 19 de febrero de 2022. Recuperado de: <https://cco.gov.co/cco/publicaciones/83-publicaciones/345-hacia-una-potencia-oceanica.html>
- Comisión Colombiana del Océano y Dirección General Marítima. (2019). Malpelo es Colombia, Maravilla Estratégica. Consultado el 18 de febrero de 2022. Recuperado de: <https://cco.gov.co/cco/publicaciones/83-publicaciones/835-malpelo-es-colombia-maravilla-estrategica-libro.html>
- Comisión Colombiana del Océano. (2018). Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros. Consultado el 18 de febrero de 2022. Recuperado de: <https://cco.gov.co/cco/publicaciones/83-publicaciones/383-politica-nacional-del-oceano-y-los-espacios-costeros-pnoec.html>
- Departamento de Planeación Nacional (2019). Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022: Pacto por Colombia, pacto por la equidad. Consultado el 06 de marzo de 2022. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Resumen-PND2018-2022-final.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación (2020). Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES. *Colombia como Potencia Bioceánica Sostenible 2030*. Consultado el 04 de marzo de 2022. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3990.pdf>
- Granja, C. A. (2021). El Poder Naval, un Componente del Desarrollo Nacional. *Revista Academia De Guerra Naval*, 15(1), 72-80. Consultado el 25 de enero de 2022. Recuperado de: <https://revistaaguena.armada.mil.ec/index.php/1/article/view/277>
- Gutiérrez, J. (2015). Geopolítica, recursos naturales y zonas estratégicas en Colombia. Consultado el 17 de febrero de 2022. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10654/13560>.
- Herrera, J. C., Cuéllar, A., y Giraldo, A. (2021). Diseño de una malla de muestreo oceanográfico para el Santuario de Flora y Fauna Malpelo, Pacífico de Colombia. *Boletín De Investigaciones Marinas Y Costeras*, 50(2), 91-112. <https://doi.org/10.25268/bimc.invemar.2021.50.2.1089>
- Ramírez-Cabral, F., Pedroza, W. y Forero, J. (2021). Intereses Marítimos de Colombia. *Vicepresidencia de la República - Comisión Colombiana del Océano*. Consultado el 19 de febrero de 2022. Recuperado de: <https://cco.gov.co/cco/publicaciones/83-publicaciones/881-intereses-maritimos-de-colombia.html>
- Rodríguez, C. (2017). Horizonte marítimo Pacífico, una proyección hacia el progreso y la consolidación del estado. Consultado el 17 de febrero de 2022. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10654/16219>.
- Rodríguez, H. (2015). La seguridad marítima integral, como instrumento de conservación ambiental en el ámbito internacional del corredor marino de conservación del pacífico este tropical. Consultado el 17 de febrero de 2022. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10654/7752>.
- Veloza, V. C. (2014). La importancia geopolítica y económica de la Alianza del Pacífico. Consultado el 17 de febrero de 2022. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10654/12978>.

Descargo de responsabilidad/Nota del editor: Las declaraciones, opiniones y datos contenidos en todas las publicaciones son únicamente responsabilidad de los autores y colaboradores individuales y no reflejan necesariamente las opiniones de DERROTERO y/o de los editores. DERROTERO y/o los editores se deslindan de cualquier responsabilidad por daños o perjuicios a personas o bienes que puedan surgir como resultado de las ideas, métodos, instrucciones o productos mencionados en el contenido. Se recomienda a los lectores verificar de manera independiente la información antes de basarse en ella.