



Impacto geopolítico del proyecto puerto Antioquia en el contexto del control territorial

Mayor (EJC) Jair Antonio Beltrán Dussán

Artículo para optar al título profesional:
Magister en Estrategia y Geopolítica

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"
Bogotá D.C., Colombia
2025

DATOS GENERALES	
Nombre del estudiante	: Mayor (EJC) Jair Antonio Beltrán Dussán
Identificación	: 79.566.275
Programa académico	: Maestría en Estrategia y Geopolítica
Tutor metodológico	: My. Oscar Orlando Porras Rodríguez PhD.
Tutor temático	: My. Oscar Orlando Porras Rodríguez PhD.
Fecha de entrega	: 11 de septiembre de 2025
Extensión	: 10.624 palabras

DECLARACIÓN DE ORIGINALIDAD Y CESIÓN DE DERECHOS

El autor declara que este artículo fue escrito de acuerdo con la normatividad de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” (ESDEG) y no existe ningún potencial conflicto de interés relacionado con este. Las posturas y aseveraciones presentadas son resultado de un ejercicio académico e investigativo que no representan la posición oficial ni institucional de la ESDEG, las Fuerzas Militares de Colombia o el Ministerio de Defensa Nacional.

Este artículo es enteramente mi propio trabajo y no ha sido presentado para la obtención de un título en esta u otra Institución de Educación Superior. Se han referenciado todos los trabajos y puntos de vista de otros autores, así como los datos de otras fuentes utilizadas. No se emplearon herramientas de generación de contenido por Inteligencia Artificial para su elaboración.

El autor acepta ceder los derechos de publicación en favor de la ESDEG y su Sello Editorial de acuerdo con los términos de la licencia Creative Commons: Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas.

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN

El autor autoriza que este artículo sea publicado por el Sello Editorial ESDEG en su repositorio institucional y esté disponible bajo una modalidad de acceso abierto.

Impacto geopolítico del proyecto puerto Antioquia en el contexto del control territorial

Geopolitical Impact of the Puerto Antioquia Project in the Context of Territorial Control

Jair Antonio Beltrán Dussán¹

Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

Resumen: El presente artículo analiza el impacto geopolítico del proyecto Puerto Antioquia en el contexto del control territorial en América, a partir de una comparación con los puertos estratégicos de Perú y México. Desde un enfoque cualitativo y revisión documental, se examinan las teorías geopolíticas clásicas de Ratzel, Mackinder y Spykman, así como los aportes contemporáneos de Agnew y Ó Tuathail. Los resultados evidencian que el Puerto Antioquia, por su ubicación en el golfo de Urabá, representa un enclave estratégico en el Caribe con potencial para fortalecer la soberanía colombiana y dinamizar el comercio internacional. Aun así, enfrenta desafíos asociados a la presencia de actores ilegales y la cooptación territorial. El estudio concluye que una gobernanza integral y estrategias preventivas son esenciales para que el puerto se consolide como un activo geopolítico, evitando las vulnerabilidades observadas en el Callao y Manzanillo.

Palabras clave: América Latina; Estado; fronteras; geopolítica; control territorial.

Abstract: This article examines the geopolitical significance of the Puerto Antioquia project in the context of territorial control across the Americas, with a particular focus on its connections to strategic ports in Peru and Mexico. Employing a qualitative methodology and a comprehensive documentary review, the study explores the classical geopolitical theories of Ratzel, Mackinder, and Spykman, along with the contemporary perspectives of Agnew and Ó Tuathail. The analysis demonstrates that, due to its strategic location in the Gulf of Urabá, Puerto Antioquia constitutes a pivotal Caribbean hub with the capacity to reinforce Colombian sovereignty and enhance its role in international trade. However, the project also faces critical challenges, including the influence of illegal actors and the risk of territorial capture. The study concludes that implementing robust governance mechanisms and preventive strategies will be essential for positioning the port as a secure and sustainable geopolitical asset, avoiding the pitfalls experienced in Callao and Manzanillo.

Keywords: Latin America; State; borders; geopolitics; territorial control.

¹ Mayor del Ejército Nacional de Colombia. Candidato a magíster en estrategia y geopolítica, Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Colombia. Profesional en Ciencias Militares, Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”, Colombia. <https://orcid.org/0000-0003-2004-7466> - Contacto: jair.beltran@esdeg.edu.co.

Introducción

La región del Urabá antioqueño ha sido históricamente un espacio periférico dentro de la estructura territorial de Colombia, caracterizado por la marginalidad institucional, la presencia de economías ilícitas y la actuación persistente de grupos armados ilegales. Su ubicación geográfica, sin embargo, ha sido reconocida desde hace décadas como estratégica para la integración interoceánica y el acceso al Caribe.

En ese contexto, el proyecto Puerto Antioquia una terminal portuaria de aguas profundas ubicada en el municipio de Turbo, en la región del golfo de Urabá (Antioquia) surge como una intervención de gran escala destinada a transformar esta zona históricamente conflictiva en un nodo logístico integrado al sistema global de comercio. Diseñado para recibir buques de gran calado y movilizar contenedores y carga a granel, el puerto contará con infraestructura de última generación, incluyendo grúas pórtico, patios especializados y conexiones terrestres que optimizarán la cadena logística nacional. Su desarrollo no solo representa una mejora sustancial en términos económicos y de competitividad, sino también una redefinición del control territorial, del ejercicio soberano del Estado y de la proyección internacional de Colombia.

Históricamente, el Urabá se ha observado como corredor para el narcotráfico, el tráfico de personas, el contrabando y otras formas de criminalidad transnacional. Esta dinámica ha dificultado la implementación de estrategias de desarrollo sostenible, debilitando la presencia institucional y agudizando problemáticas de seguridad multidimensional. La intervención estatal a través de proyectos logísticos, como Puerto Antioquia, se enmarca en un esfuerzo de reconfiguración territorial, con el propósito de

posicionar la región como un eje articulador de integración nacional e internacional. La infraestructura en este sentido se convierte no solo en un instrumento de competitividad económica, sino en una herramienta de ordenamiento territorial y de proyección geopolítica.

Diversos estudios han abordado el papel de la infraestructura portuaria en el posicionamiento geoestratégico de los países. Autores como González (2023) y Carmona & Galvis (2020) han señalado que el control de nodos logísticos clave puede redefinir las relaciones de poder en una región, especialmente en escenarios donde confluyen intereses económicos, estratégicos y de seguridad. En América Latina, proyectos similares como los puertos de Santos (Brasil), Callao (Perú) o Manzanillo (México) han sido objeto de análisis por su capacidad para dinamizar economías regionales y modificar patrones de comercio e influencia geopolítica. Sin embargo, el estudio del Puerto Antioquia desde una perspectiva geopolítica integral aún es incipiente.

Además, investigaciones realizadas por la Universidad de Antioquia en cabeza de Betancur et al., (2022) han documentado las dinámicas territoriales del Urabá y los desafíos de consolidación del Estado en esa región. Estos trabajos han contribuido a visibilizar la tensión entre desarrollo e ilegalidad, pero no han profundizado en la articulación de estos factores con la teoría geopolítica. Es por esto por lo que el presente artículo pretende explicar cómo se puede llenar ese vacío, aportando un análisis crítico e interpretativo sobre cómo el Puerto Antioquia puede representar una bisagra entre el poder estatal, la geoeconomía global y el control territorial.

La geopolítica clásica plantea que el dominio del espacio físico condiciona la capacidad de los Estados para proyectar poder. Friedrich Ratzel (1904) introdujo la noción del “lebensraum” o espacio vital, planteando que los Estados, al igual que los organismos

Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

Bogotá D.C., Colombia

biológicos, necesitan expandirse territorialmente para garantizar su supervivencia y desarrollo. En esta lógica, el Puerto Antioquia puede interpretarse como una extensión funcional del Estado en una zona históricamente disputada. Por su parte, Halford Mackinder, con su teoría del Heartland, afirmó que el control de regiones pivote otorga ventajas estratégicas decisivas.

Aunque Halford Mackinder (1904) centró su análisis en la importancia del Heartland euroasiático, su planteamiento resulta aplicable al contexto colombiano en tanto resalta cómo el control de nodos estratégicos permite al Estado ampliar su capacidad de articulación territorial y de proyección de poder. En el caso del Puerto Antioquia, este principio se combina con la visión de Alfred Thayer Mahan, quien en su obra *La influencia del poder marítimo en la historia* (1890) destacó que los puertos profundos y bien ubicados son determinantes para sostener el comercio exterior y proyectar el poder marítimo. Desde esta doble perspectiva, el puerto no solo fortalece la integración interna del territorio colombiano, sino que también se constituye en un enclave marítimo que amplía la capacidad del país para insertarse en las dinámicas de seguridad y comercio internacional, consolidando así su relevancia geopolítica en el Caribe y en América.

Complementando estas teorías, Nicholas Spykman propuso que “quien controle el Rimland, controlará el destino del mundo”, señalando la importancia de las zonas costeras en la estrategia global (Rubio, 2016). Puerto Antioquia, al estar ubicado sobre el Caribe, se inscribe en esta lógica como una puerta de entrada al comercio internacional y como un punto estratégico de control marítimo. Finalmente, autores como John Agnew (1987) y Ó Tuathail (1998) desde la geopolítica crítica han cuestionado los enfoques tradicionales, proponiendo un análisis que considere los actores no estatales, las construcciones sociales y las dinámicas

emergentes de poder. Desde esta óptica, el proyecto puede analizarse en función de su impacto en las comunidades locales y en la redistribución del poder territorial.

Para la presente investigación se planteó la siguiente pregunta: ¿Cómo incide el proyecto Puerto Antioquia en la reconfiguración del control territorial y el posicionamiento geopolítico de Colombia en el ámbito regional americano? El propósito de este artículo es analizar el impacto geopolítico del proyecto Puerto Antioquia en el contexto del control territorial, identificando los factores estratégicos, de seguridad y de desarrollo que lo configuran como una infraestructura de alto valor geopolítico para Colombia.

El objetivo general de este artículo es analizar el impacto geopolítico del proyecto Puerto Antioquia en el contexto del control territorial, considerando su importancia estratégica tanto a nivel nacional como en la dinámica regional americana.

En coherencia con este propósito, se establecieron tres objetivos específicos que orientan la investigación. El primero consiste en determinar el contexto estratégico del proyecto Puerto Antioquia en la dinámica de la geopolítica de América, identificando su papel dentro de los corredores intermodales y su valor en el reposicionamiento regional. El segundo busca examinar los factores de poder y los actores que intervienen en la región de Urabá y que inciden directamente en el control territorial, abarcando tanto la perspectiva institucional como la influencia de fuerzas ilegales y sociales. De ese modo, el tercer objetivo se centra en evaluar las implicaciones geopolíticas del Puerto Antioquia en la proyección internacional de Colombia, con el fin de identificar oportunidades y riesgos que puedan surgir en relación con el comercio, la seguridad y la presencia del Estado en el sistema hemisférico.

Metodología

La investigación se desarrolló bajo un enfoque cualitativo, con diseño documental e interpretativo, sustentado en la revisión de fuentes académicas, institucionales y periodísticas, tal cual como lo menciona Sampieri et al., (2000). El propósito fue analizar el impacto geopolítico del Puerto Antioquia en relación con el control territorial, empleando categorías como geopolítica clásica, geopolítica crítica y dinámicas de poder regional. La unidad de análisis estuvo conformada por documentos académicos, técnicos y periodísticos que abordan el proyecto y su contexto regional, sin aplicación de encuestas ni entrevistas.

Para el primer objetivo específico, se realizó la revisión y sistematización de teorías geopolíticas clásicas y contemporáneas, junto con antecedentes académicos que contextualizan el proyecto. En el segundo objetivo, se aplicó el análisis comparado de experiencias en los puertos del Callao (Perú) y Manzanillo (México), contrastando condiciones de control territorial y respuestas estatales. Finalmente, en el tercer objetivo, se desarrolló un análisis propositivo a partir de las lecciones aprendidas y la evidencia documental, con el fin de formular recomendaciones estratégicas para el caso colombiano.

El procedimiento de análisis se basó en la categorización y contraste de la información según los tres ejes definidos geopolítica clásica, geopolítica crítica y control territorial, lo que permitió integrar los hallazgos de manera coherente y responder de forma rigurosa a los objetivos de la investigación.

Contexto estratégico del proyecto Puerto Antioquia en la dinámica de la geopolítica de América

Este capítulo busca determinar el contexto estratégico del proyecto Puerto Antioquia en la dinámica de la geopolítica de América, integrando elementos territoriales, económicos y de seguridad. Para ello, se adoptará un enfoque interpretativo, apoyado en revisión documental de fuentes académicas, institucionales y periodísticas, con el fin de establecer cómo esta obra se inserta en las reconfiguraciones contemporáneas del poder en el continente. La geopolítica, entendida como el estudio de las relaciones de poder en función del territorio, cobra especial relevancia en el análisis de infraestructuras estratégicas que tienen la capacidad de alterar dinámicas regionales y hemisféricas.

En este sentido, el proyecto Puerto Antioquia emerge como un nodo logístico de alta importancia no solo para Colombia, sino para el conjunto del sistema de comercio interamericano tal cual lo manifiesta Betancur et al., (2022). La construcción de esta terminal marítima en el golfo de Urabá no solo responde a criterios económicos y de competitividad, sino que también incorpora dimensiones de control territorial, seguridad nacional e influencia geoestratégica.

En América Latina, la disputa por corredores bioceánicos, la importancia del Canal de Panamá, y la creciente influencia de potencias extrarregionales como China, han revitalizado el interés por el análisis geopolítico aplicado a obras de infraestructura portuaria. Desde esta perspectiva, Puerto Antioquia no es un proyecto aislado, sino parte de un entramado de actores, intereses y tensiones que configuran nuevas formas de proyección del poder en la región (González G. , 2023). Su ubicación cercana al tapón del Darién, en una

Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

Bogotá D.C., Colombia

zona históricamente marginada y afectada por dinámicas de conflicto armado, tráfico ilegal y débil presencia estatal, plantea retos estratégicos y oportunidades de reposicionamiento nacional e internacional.

En el marco del análisis geopolítico del proyecto Puerto Antioquia, resulta pertinente revisar las principales teorías que han estructurado el pensamiento estratégico sobre el control del territorio y el poder global. Diversos autores clásicos y contemporáneos han interpretado el espacio geográfico como un factor determinante en la proyección del poder estatal, el comercio internacional y las disputas regionales. En este sentido, se presenta a continuación un cuadro comparativo que sintetiza los postulados fundamentales de autores como Friedrich Ratzel, Halford Mackinder, Nicholas Spykman, John Agnew y Gearóid Ó Tuathail, y su aplicabilidad concreta al caso del Puerto Antioquia.

Tabla 1 Cuadro comparativo de teorías geopolíticas aplicadas al proyecto

Autor y teoría geopolítica	Concepto central	Aplicabilidad al Puerto Antioquia
Friedrich Ratzel (1904) – <i>Lebensraum</i>	El Estado se concibe como un organismo que requiere expandirse territorialmente para garantizar su supervivencia (<i>Politische Geographie</i>).	El puerto constituye una expansión funcional del espacio vital colombiano hacia el Caribe, reforzando la soberanía y consolidando el control del Estado en el Urabá, región históricamente periférica y disputada por actores ilegales.
Halford Mackinder (1904) – <i>Heartland</i>	El control de regiones pivote o centros estratégicos garantiza dominio sobre espacios mayores (<i>The Geographical Pivot of History</i>).	Aunque su planteamiento fue pensado para Eurasia, se aplica al caso colombiano: Puerto Antioquia funciona como un nodo estratégico que permite articular el territorio nacional y aumentar la proyección regional.
Nicholas Spykman (1942) – <i>Rimland</i>	“Quien controle las zonas costeras dominará el destino del mundo” (<i>America’s Strategy in World Politics</i>).	La localización del puerto en el Caribe lo convierte en un enclave costero clave para el comercio internacional y para asegurar rutas marítimas estratégicas de Colombia en el sistema interamericano.
Alfred T. Mahan (1890) – <i>Sea Power</i>	El poder marítimo depende de puertos profundos y bien ubicados que permitan proyectar comercio y seguridad (<i>The Influence of Sea Power upon History</i>).	Puerto Antioquia, como puerto de aguas profundas, ofrece a Colombia la posibilidad de ampliar su influencia marítima, fortalecer su inserción comercial y respaldar la seguridad en el Caribe.

Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

Bogotá D.C., Colombia

John Agnew y G. Ó Tuathail (1996–1998) – Geopolítica crítica	La geopolítica es una construcción social que refleja relaciones de poder entre Estados y actores no estatales (<i>Critical Geopolitics</i>).	Desde esta perspectiva, el puerto debe analizarse también por su impacto en las comunidades locales y por las disputas entre Estado, actores privados y organizaciones ilegales en el Urabá.
---	---	--

Fuente: Elaboración propia a partir de la revisión de teorías geopolíticas clásicas y críticas aplicadas al caso del Puerto Antioquia.

La Tabla número uno presenta un análisis comparado de teorías geopolíticas clásicas y críticas aplicadas al caso del Puerto Antioquia. Este ejercicio permite evidenciar cómo cada enfoque conceptualiza la relación entre el territorio, el poder y la proyección estatal en escenarios estratégicos. Desde la perspectiva de Friedrich Ratzel y su teoría del Lebensraum, la expansión territorial es fundamental para la supervivencia y desarrollo del Estado, lógica que se refleja en la consolidación de Puerto Antioquia como un instrumento para ampliar la presencia y control estatal en una región históricamente marginada.

Por su parte, Halford Mackinder, con su noción del Heartland, aporta la idea de los espacios pivote como ejes de poder geoestratégico, destacando cómo el control de infraestructuras clave como este puerto fortalece la capacidad de Colombia para articular su territorio e influir en la región. Nicholas Spykman, con su teoría del Rimland, enfatiza la importancia de las zonas costeras en la dinámica global, situando al Puerto Antioquia como un punto crítico en el control de rutas marítimas estratégicas y en el comercio internacional.

Asu vez, la geopolítica crítica, representada por John Agnew y Ó Tuathail, ofrece una mirada renovada sobre los impactos del puerto en términos de relaciones de poder emergentes, participación de actores no estatales y efectos socioterritoriales en las comunidades locales. Este análisis integrado permite visualizar al Puerto Antioquia no solo como un nodo logístico, sino como un espacio de disputa y construcción de poder en múltiples escalas.

Puerto Antioquia: caracterización general

Puerto Antioquia es un megaproyecto de infraestructura portuaria ubicado en el corregimiento de Nueva Colonia, municipio de Turbo, departamento de Antioquia, sobre el golfo de Urabá. Esta terminal marítima está concebida como una obra estratégica para transformar la conectividad del noroccidente colombiano con los mercados del Caribe, América del Norte y Europa (Jiménez, 2024). El proyecto contempla la construcción de un muelle de 760 metros de longitud, con capacidad para recibir buques tipo Panamax, un puente de acceso de más de 3 kilómetros sobre el mar y zonas logísticas internas para almacenamiento de carga y contenedores.

Igualmente, la inversión total asciende a más de 650 millones de dólares, siendo financiada mediante un modelo de alianza público-privada entre empresas nacionales y extranjeras, con participación destacada del Grupo CMA CGM (empresa francesa) y la multinacional china Shanghai Zhenhua Heavy Industries, fabricante de las grúas STS recientemente instaladas en la terminal (Informativo Mi Oriente, 2025). Se espera que el puerto tenga una capacidad inicial de 6 millones de toneladas anuales, proyectándose como una alternativa a los puertos del Caribe tradicional (Cartagena, Barranquilla y Santa Marta), con ventajas logísticas por su cercanía a los centros de producción del Eje Cafetero y Antioquia.

En términos geopolíticos, Puerto Antioquia representa un punto de inflexión en la consolidación de corredores bioceánicos, ya que conecta la autopista 4G Mar 1 con rutas que permiten acceder al Pacífico y a la frontera con Panamá. Este reposicionamiento logístico del Urabá antioqueño podría integrarse a las dinámicas globales del comercio marítimo, alterando rutas tradicionales y promoviendo un nuevo eje de poder territorial. Como lo señala

el informe de la ANI, la puesta en operación del puerto está prevista para el segundo semestre de 2025, lo que refuerza su carácter prioritario en la agenda del desarrollo nacional.

Para comprender la relevancia estratégica del proyecto Puerto Antioquia en el marco de la geopolítica continental, resulta imprescindible examinar las principales dimensiones que configuran el contexto territorial del Urabá antioqueño. Esta región, históricamente considerada periférica, ha cobrado una renovada importancia debido a su ubicación geográfica, su papel como corredor logístico emergente y los desafíos que enfrenta en materia de seguridad y gobernanza (Carmona & Galvis, 2020).

El análisis del contexto geoestratégico del Urabá antioqueño requiere no solo una aproximación descriptiva, sino también una representación espacial que permita dimensionar su importancia en la geopolítica regional. Tal como lo evidenciaron Mackinder y Spykman en sus obras clásicas, los mapas son una herramienta indispensable para comprender la geografía del poder y las dinámicas de control territorial.

En esa perspectiva, la Tabla 2 sintetiza las características centrales de la región, resaltando sus recursos estratégicos, potencial logístico y problemáticas de seguridad, mientras que la Figura 1 ilustra la localización del golfo de Urabá, los municipios más relevantes y los corredores de conexión hacia el interior del país. Esta doble aproximación permite visualizar con mayor claridad el papel que desempeña el Puerto Antioquia dentro de un territorio históricamente periférico, pero con un alto valor geopolítico para la consolidación de la soberanía colombiana en el Caribe y en el sistema interamericano.

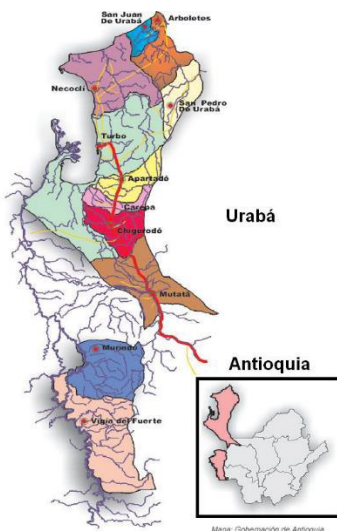
Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”
Bogotá D.C., Colombia

Tabla 2 Contexto geoestratégico del Urabá antioqueño

Dimensión estratégica	Descripción	Implicaciones geopolíticas
Ubicación geográfica	El golfo de Urabá permite conexión directa con el mar Caribe y cercanía al Canal de Panamá, clave para el comercio interamericano.	Proyección estratégica hacia el Caribe y América Central; facilita cooperación y vigilancia internacional.
Intervenciones estructurales	Construcción de Puerto Antioquia, Autopistas Mar 1 y Mar 2, y la Transversal de las Américas reconfiguran el territorio.	Reconfiguración del espacio territorial con infraestructuras que permiten mayor control estatal.
Riesgos geopolíticos	La región es corredor de tráfico ilegal, migración irregular y economía ilícita; esto impacta la seguridad y el control territorial.	Obliga a rediseñar estrategias de seguridad integral e inteligencia frente a amenazas híbridas.
Potencial logístico	Proximidad a centros productivos del país y conexión con rutas bioceánicas; posicionamiento como hub logístico.	Consolidación de un eje logístico que puede atraer inversión extranjera directa y transformar rutas comerciales.
Presencia estatal	Históricamente baja; proyectos de infraestructura buscan fortalecer el rol del Estado en zonas antes marginalizadas.	Incremento en la capacidad del Estado para ejercer soberanía territorial y presencia institucional.
Presencia de actores armados	Presencia del Clan del Golfo y disidencias FARC genera disputas territoriales y riesgos para la seguridad nacional.	Necesidad de estrategias conjuntas cívico-militares para estabilizar la región y garantizar el control legítimo.

Fuente: Tabla de elaboración propia. La información presentada fue extractada de los siguientes documentos: Puerto Antioquia: Desarrollo, competitividad y comercio exterior (2020), Urabá: Dinámicas territoriales (Pimienta et al., 2022). Estas fuentes representan una combinación de análisis técnico-infraestructural, enfoque territorial estratégico y proyecciones de impacto logístico y geopolítico, lo cual permitió construir una visión integral del contexto estratégico del golfo de Urabá en el marco de la geopolítica americana.

Figura 1. Ubicación geoestratégica del Urabá antioqueño



La Figura 1 permite apreciar la localización estratégica del golfo de Urabá dentro del departamento de Antioquia y su conexión directa con el Caribe. En el mapa se destacan municipios como Turbo, donde se construye el Puerto Antioquia, así como Apartadó, Carepa y Necoclí, que conforman un corredor logístico esencial para la región. La representación cartográfica evidencia, además, la cercanía del Urabá con el Canal de Panamá y su papel como punto de articulación entre el interior del país y las rutas marítimas internacionales.

Este elemento visual confirma que el Urabá no es solo una periferia geográfica, sino un espacio geopolítico de alta relevancia para Colombia, en el que confluyen oportunidades de desarrollo y amenazas vinculadas al control territorial.

Fuente: Gobernación de Antioquia, adaptado para este estudio.

Como se evidencia en la tabla No. 1, el Urabá antioqueño se encuentra en una fase de transición entre la marginalidad histórica y una posible consolidación como eje geoestratégico nacional. La confluencia de megaproyectos de infraestructura, corredores económicos y disputas territoriales genera un entorno de alta complejidad, donde el Estado debe redefinir su rol frente a actores regionales e internacionales (Paulsen, 2017). Las implicaciones geopolíticas allí identificadas permiten visualizar al Puerto Antioquia no solo como una plataforma logística, sino como un instrumento de poder territorial en la reconfiguración de las dinámicas hemisféricas de comercio, seguridad y soberanía.

Contexto geoestratégico de la región de Urabá

El Urabá antioqueño constituye uno de los territorios más estratégicos de Colombia por su ubicación en el golfo de Urabá, que lo convierte en la salida natural del departamento de Antioquia hacia el mar Caribe. Este corredor no solo articula a la región con los mercados internacionales a través de rutas marítimas hacia Centroamérica y el Canal de Panamá, sino que también la proyecta como un nodo logístico que puede transformar la conectividad nacional. El desarrollo de la vía al mar, la carretera Medellín–Urabá y los proyectos intermodales en curso refuerzan su papel como articulador entre el interior del país y las redes de comercio global.

En términos económicos, el Urabá aporta de manera significativa al PIB agrícola del país, destacándose como la principal zona exportadora de banano, con más del 50% de las exportaciones nacionales, además de un creciente potencial en agroindustria y logística portuaria (F & H, 2025). Esta relevancia explica por qué el territorio ha sido históricamente

disputado por actores ilegales. El Clan del Golfo, heredero de estructuras paramilitares y narcotraficantes, ha consolidado su presencia en la zona debido a su valor como corredor estratégico para el tráfico de drogas, contrabando y minería ilegal, lo que ha debilitado la gobernanza estatal y complejizado el control territorial.

Desde una perspectiva geopolítica, el Urabá debe entenderse como una periferia con vocación de centro, es decir, un espacio históricamente marginado que hoy adquiere un rol clave en la proyección de Colombia hacia el Caribe y en la consolidación de su soberanía en el sistema interamericano. De ahí que proyectos como Puerto Antioquia no solo tengan un impacto económico, sino también estratégico y de seguridad nacional, al transformar la geografía política del país y reforzar su presencia en una región altamente disputada.

El Urabá antioqueño, históricamente considerado un “tapón territorial”, ha transitado hacia un nuevo rol como zona de flujo estratégico en el escenario regional latinoamericano. Este cambio de paradigma se explica por múltiples factores: su localización sobre el golfo de Urabá, su cercanía con el Canal de Panamá, la implementación de megaproyectos logísticos como Puerto Antioquia y las autopistas 4G, y su transformación en una frontera activa por donde convergen mercancías legales, migración irregular y economías ilícitas como lo advierte Betancur et al., (2022).

Desde una perspectiva geográfica, el Urabá se ubica como un nodo clave en la conexión entre el interior colombiano y el sistema marítimo caribeño. Su acceso al mar permite recortar tiempos y distancias logísticas en comparación con puertos como Cartagena o Buenaventura, facilitando así el tránsito hacia América Central, el Caribe y América del Norte.

Puerto Antioquia en esta condición refuerza su potencial como punto de integración intermodal, especialmente con el avance de corredores viales como Mar 1 y Mar 2, que conectan directamente a Medellín y al Eje Cafetero tal como lo menciona Aramburo et al., (2018). Sin embargo, este valor estratégico también está atravesado por problemáticas estructurales. El territorio presenta un marcado déficit histórico de presencia estatal, lo que ha facilitado la consolidación de actores armados ilegales y redes transnacionales de narcotráfico y trata de personas.

La región ha sido identificada como una de las principales rutas del tráfico irregular hacia Centroamérica, siendo utilizada por migrantes procedentes de África, Asia y América del Sur, quienes atraviesan el Darién en su intento por llegar a los Estados Unidos, según Betancur et al., (2022), la coexistencia entre proyectos de desarrollo y economías ilícitas configura una tensión geopolítica compleja. Mientras el Estado colombiano busca consolidar la soberanía mediante la infraestructura y la inversión extranjera directa, grupos armados como el Clan del Golfo siguen disputando el control territorial y las rentas ilegales asociadas a estos flujos.

Según investigaciones recientes, estos actores han impuesto restricciones a la operación de hoteles, rutas marítimas y actividades comerciales, mostrando su capacidad de influencia sobre la gobernanza local (Mora, 2022). En este escenario, Puerto Antioquia emerge como una intervención crítica que podría reconfigurar la estructura espacial del poder. Como señala Pimienta et al. (2022), la transformación del Urabá no puede entenderse solo desde la lógica del desarrollo económico, sino también desde las consecuencias geopolíticas que conlleva modificar el balance territorial en una zona donde coexisten múltiples formas de autoridad, poder y uso del espacio. El territorio ya no es únicamente un

Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

Bogotá D.C., Colombia

lugar de paso o exclusión, sino una plataforma en disputa que proyecta intereses locales, nacionales y globales.

Entonces, el Puerto Antioquia no solo implica beneficios económicos o logísticos, sino también oportunidades para fortalecer la institucionalidad, articular estrategias de seguridad multidimensional y generar condiciones para la integración territorial efectiva. No obstante, este proceso dependerá de la capacidad del Estado para anticiparse a los efectos indirectos de esta inversión: aumento de la migración, presiones urbanas, tensiones socioambientales, y, sobre todo, la rearticulación de estructuras delictivas que intentarán capturar los nuevos flujos de riqueza y poder (Colvan, 2025).

Reconfiguración de rutas comerciales y proyección internacional del Puerto Antioquia

La entrada en operación del Puerto Antioquia representa un punto de inflexión en la reorganización de las rutas comerciales de Colombia y su proyección hacia el sistema logístico internacional. Su ubicación estratégica en el golfo de Urabá permite no solo una reducción sustancial en las distancias hacia los mercados del Caribe y América del Norte, sino también una reconfiguración del rol que Colombia puede desempeñar en los corredores intermodales bioceánicos que conectan el Atlántico y el Pacífico (Semana, 2025).

Tradicionalmente, los puertos de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta han concentrado la mayor parte del tráfico marítimo del Caribe colombiano. Sin embargo, estos terminales enfrentan limitaciones de capacidad, congestión urbana y altos costos logísticos. En contraste, Puerto Antioquia, al estar más próximo a los principales centros industriales del país como Medellín, el Eje Cafetero y el altiplano cundiboyacense, se convierte en un aliado fundamental para sectores productivos claves de la economía nacional. Medellín y el

Valle de Aburrá concentran una de las industrias más diversificadas de Colombia, con liderazgo en los sectores textil, confección, química, farmacéutica y de servicios financieros.

El Eje Cafetero, conformado por Caldas, Risaralda y Quindío, es la zona cafetera más reconocida del país, además de tener un creciente sector en agroindustria, alimentos procesados y turismo. Por su parte, el altiplano cundiboyacense integra Bogotá y Boyacá, donde se concentran la industria automotriz, metalmecánica, alimentos, bebidas y la mayor base de consumo interno.

La cercanía del Puerto Antioquia a estos centros productivos reduce los tiempos de tránsito terrestre hacia el Caribe y permite una mayor eficiencia en las cadenas de abastecimiento (DIMAR, 2022). Según proyecciones logísticas, esta terminal podría reducir hasta en un 40 % los costos logísticos para empresas del interior del país, gracias a su conexión directa con las autopistas Mar 1 y Mar 2. En consecuencia, Puerto Antioquia no solo es importante por su ubicación geográfica, sino porque facilita la competitividad de sectores estratégicos de la economía nacional que dependen de la exportación, la importación de insumos y la conectividad con mercados internacionales.

A nivel internacional, la cercanía al Canal de Panamá posiciona al Puerto Antioquia como un actor clave en la triangulación de rutas entre América del Sur, América Central y la costa este de los Estados Unidos. En este sentido, la infraestructura portuaria equipada con grúas STS de última generación permitirá recibir buques tipo Panamax y Neopanamax, facilitando el comercio a gran escala con Asia, vía canal interoceánico, y con Europa a través del Atlántico Puerto Antioquia, acorde a lo que menciona Betancur et al., (2022).

Además, el proyecto tiene el potencial de integrarse con iniciativas regionales como la Alianza del Pacífico, la Comunidad Andina de Naciones y el corredor bioceánico entre

Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

Bogotá D.C., Colombia

Brasil, Perú y Colombia. Esta integración fortalecería la capacidad del país para insertarse en las cadenas de valor global y atraer inversión extranjera directa en sectores como la agroindustria, manufactura, transporte marítimo y logística.

No obstante, este reposicionamiento comercial no está exento de retos. La verdadera competencia de Puerto Antioquia se encuentra en el ámbito regional del Caribe, donde deberá posicionarse frente a puertos consolidados como Cartagena, Barranquilla y Santa Marta en Colombia, así como Colón en Panamá o Limón-Moín en Costa Rica. Estos puertos ya cuentan con infraestructuras robustas, conexiones internacionales consolidadas y reconocimiento en las cadenas logísticas globales. En este escenario, Puerto Antioquia tendrá que diferenciarse mediante la eficiencia en costos, la reducción de tiempos de tránsito hacia los principales centros productivos del país y la adopción de tecnologías de última generación que fortalezcan su competitividad en el Caribe y en el sistema interamericano.

El análisis desarrollado en este capítulo permitió comprender que el proyecto Puerto Antioquia trasciende su dimensión logística y se perfila como un componente con potencial estratégico dentro de la reconfiguración del poder territorial y económico en el Caribe colombiano. Su ubicación geoestratégica en el golfo de Urabá, la posibilidad de dinamizar corredores interoceánicos y la reducción significativa de costos logísticos para los principales centros productivos del país evidencian su capacidad para transformarse en un eje de articulación regional. Aun así, su consolidación como nodo crítico de la geopolítica colombiana dependerá de la efectividad del Estado para garantizar el control territorial en una región marcada por la presencia de actores ilegales y por una histórica debilidad institucional.

Comparación del control territorial en puertos estratégicos de Perú y

México: lecciones para el caso colombiano

Los puertos marítimos constituyen infraestructuras geoestratégicas fundamentales en América Latina, ya que concentran no solo el flujo de mercancías, sino también relaciones de poder, conflictos de gobernanza y disputas por el control territorial. Su ubicación sobre corredores internacionales, su capacidad de atracción comercial y su vulnerabilidad ante redes criminales organizadas los convierten en puntos clave dentro del análisis geopolítico regional. Tal como lo advierte Cutrona (2008), la lógica de la geopolítica clásica sigue vigente en tanto los espacios físicos continúan determinando estrategias de dominación, influencia o resistencia. En este contexto, el estudio de los puertos como nodos de poder revela tanto su función económica como su papel en la proyección de soberanía y en la contención de amenazas transnacionales (pág.6)

En América Latina, casos como el del Puerto del Callao en Perú y el Puerto de Manzanillo en México han sido objeto de intervención estatal frente al avance del narcotráfico, el contrabando, la corrupción aduanera y la cooptación de autoridades por parte de organizaciones criminales (Galván, Luong, & Astolfi, 2021). La experiencia de estas terminales portuarias ha demostrado que la ausencia de control territorial no solo vulnera la seguridad nacional, sino que afecta la competitividad económica, debilita la legitimidad institucional y facilita la transnacionalización de delitos. En efecto, los desafíos para los Estados van más allá de la infraestructura: implican asegurar la presencia efectiva del aparato estatal en entornos de alta presión criminal y complejidad sociopolítica (Guerrero, 2022).

Ante este panorama, el presente capítulo propone un análisis comparativo entre los casos de Perú y México para identificar factores comunes en la lucha por el control territorial portuario, así como lecciones aplicables al caso colombiano, particularmente al proyecto Puerto Antioquia. Esta comparación toma como punto de partida las contribuciones de la geopolítica clásica Ratzel (1904) con su concepto de lebensraum y Mackinder con su noción de región pivote, pero también se enriquece con enfoques contemporáneos como la geopolítica crítica de Agnew, que reconoce el papel de actores no estatales y construcciones sociales en la configuración del poder territorial (Paulsen, 2017).

Al comparar contextos con dinámicas criminales y estatales semejantes, se busca anticipar escenarios de riesgo para el Golfo de Urabá, identificar falencias estructurales que podrían replicarse, y destacar estrategias exitosas que puedan adaptarse al entorno colombiano (Ministerio de Defensa Nacional del Ecuador, 2024).

Este ejercicio comparativo no solo responde a una necesidad analítica, sino que tiene un valor práctico; fortalecer la capacidad prospectiva del Estado colombiano para gestionar sus puertos desde una visión integral de seguridad, desarrollo y soberanía territorial. En consecuencia, el estudio contribuye a una comprensión más amplia de cómo el control territorial en los puertos no es una condición dada, sino una construcción política, institucional y operativa que requiere articulación interestatal e interinstitucional sostenida.

Caso 1: Puerto del Callao (Perú)

El Puerto del Callao, principal terminal marítima del Perú y uno de los más importantes de la costa del Pacífico sudamericano, representa un nodo estratégico tanto para el comercio internacional como para la seguridad del Estado. Su ubicación próxima a la capital, su

Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

Bogotá D.C., Colombia

infraestructura multipropósito y su conectividad con los principales corredores logísticos lo convierten en un espacio vital para la economía peruana. Sin embargo, esta centralidad también lo ha situado como foco de múltiples amenazas asociadas al crimen organizado transnacional, particularmente al narcotráfico y la corrupción aduanera, lo que ha comprometido de forma sistemática el control territorial estatal en el entorno portuario (Aguilar, 2024).

Según Galván, Luong y Astolfi (2021), el Callao se ha consolidado como un punto neurálgico en la cadena de exportación de cocaína hacia Europa y Norteamérica, debido a su volumen de carga, su complejidad operativa y las limitaciones en los controles fronterizos. Diversas organizaciones criminales han desarrollado redes de infiltración tanto en la cadena logística como en las autoridades portuarias, aprovechando vacíos institucionales y complicidades internas. A ello se suma la presencia de pandillas locales y actores no estatales que disputan el control de zonas periféricas, generando un entorno de fragmentación del poder estatal.

La respuesta del gobierno peruano ante esta situación ha sido principalmente reactiva y fragmentada. En algunos momentos se ha optado por medidas de militarización temporal, refuerzo del sistema de escáneres, vigilancia con drones y fortalecimiento del marco legal aduanero. No obstante, estas acciones han sido insuficientes para garantizar una presencia estatal sostenida y efectiva, lo que ha llevado a una pérdida progresiva de legitimidad en el ejercicio de autoridad en el puerto (Guerrero, 2022). Además, la falta de coordinación entre entidades como SUNAT, la Policía Nacional del Perú y las Fuerzas Armadas ha obstaculizado una estrategia integral.

Desde una perspectiva geopolítica, el caso del Callao ilustra cómo la pérdida de control territorial en puertos clave afecta no solo la seguridad interna, sino también la proyección internacional del país. Al debilitarse el monopolio estatal sobre el uso legítimo de la fuerza y sobre los flujos estratégicos de mercancías, se abren espacios de poder alternativos que reconfiguran el mapa del control territorial. Siguiendo el marco teórico de Ratzel, el Estado pierde capacidad de expansión funcional cuando no domina su espacio vital, y de acuerdo con Mackinder, el Callao puede entenderse como una “región pivote” que, al no estar bajo control efectivo, vulnera la seguridad regional (Blydal, 2021).

El análisis del Callao permite visualizar los desafíos estructurales que pueden replicarse en otros puertos de la región si no se adoptan políticas preventivas sólidas. En particular, la experiencia peruana revela la necesidad de adoptar una gobernanza portuaria con enfoque integral, donde converjan las agendas de seguridad, desarrollo territorial, inteligencia económica y cooperación internacional. La institucionalidad, por sí sola, no es suficiente si no se articula con una voluntad política sostenida y con capacidades operativas reales para disputar y recuperar el control del espacio portuario (Rodríguez, García, & Jaramillo, 2018).

Caso 2: Puerto de Manzanillo (México)

Ubicado en la costa del Pacífico, en el estado de Colima, el Puerto de Manzanillo es uno de los principales centros logísticos y comerciales de México. Su conectividad ferroviaria y terrestre con el centro y norte del país, así como su volumen de carga de contenedores, lo posicionan como un eje clave para la economía mexicana y el comercio con Asia (La República, 2025). No obstante, esta relevancia estratégica también lo ha convertido en un enclave disputado por estructuras criminales, especialmente el Cártel Jalisco Nueva

Generación (CJNG), que ha logrado infiltrarse en múltiples eslabones de la cadena portuaria, afectando gravemente la capacidad del Estado para ejercer control territorial.

El caso de Manzanillo es paradigmático dentro del fenómeno de cooptación criminal de espacios logísticos. Informes oficiales y medios especializados han documentado cómo el CJNG ha establecido redes de corrupción en aduanas, empresas de transporte, seguridad privada y operadores logísticos, para facilitar el tráfico de precursores químicos y drogas sintéticas (Parada, 2024). A diferencia de otras zonas del país, la violencia en Manzanillo no se manifiesta necesariamente con altos niveles de homicidios, sino a través de un dominio silencioso, empresarial y profundamente estructurado, que controla el territorio desde lo económico y lo institucional.

Ante este panorama, el gobierno mexicano ha impulsado una serie de acciones para retomar el control, incluyendo la militarización del puerto mediante el despliegue de la Marina Armada de México, el fortalecimiento de las unidades de inteligencia aduanera, y la creación de marcos normativos específicos para puertos de alta prioridad. A pesar de estos esfuerzos, persisten limitaciones estructurales relacionadas con la fragmentación institucional, la falta de coordinación interagencial y la resiliencia de las redes criminales, lo cual debilita el monopolio estatal sobre el control del espacio logístico (Pinzón, 2019).

Desde la perspectiva geopolítica clásica, Nicholas Spykman (1942) subrayó que las zonas costeras que circundan el Heartland euroasiático son determinantes para el control global, en contraposición a la tesis de Mackinder. Aunque su teoría fue concebida para el contexto de Eurasia, su énfasis en la relevancia geoestratégica de los espacios litorales resulta útil para interpretar casos como el del Puerto de Manzanillo. El control de esta infraestructura portuaria, ubicada en el Pacífico mexicano, no puede ser considerado parte del Rimland en

Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

Bogotá D.C., Colombia

sentido estricto, pero sí refleja cómo las áreas costeras en otras regiones del mundo concentran dinámicas de poder que trascienden lo nacional. En este caso, Manzanillo se ha convertido en un punto neurálgico del comercio legal e ilegal, mostrando cómo actores no estatales pueden alterar el equilibrio territorial y desafiar las capacidades del Estado, en línea con los planteamientos de la geopolítica crítica (Agnew, citado por Paulsen, 2015).

Manzanillo ilustra un escenario donde la institucionalidad estatal ha sido parcialmente desplazada por el poder de estructuras ilegales que se adaptan y moldean el entorno logístico a sus intereses. Este fenómeno es comparable al de otros puertos latinoamericanos en cuanto a causas estructurales ausencia de controles sólidos, debilidad institucional y fragmentación territorial, pero también ofrece lecciones valiosas sobre la necesidad de implementar esquemas de gobernanza portuaria integral, basados en inteligencia interinstitucional, tecnología de punta y cooperación internacional sostenida.

Análisis Comparativo con Puerto Antioquia

Con el fin de comprender las dinámicas de control territorial en entornos portuarios de América Latina y extraer lecciones relevantes para el caso colombiano, se presenta a continuación una matriz comparativa entre tres puertos estratégicos: el Puerto del Callao en Perú, el Puerto de Manzanillo en México y el emergente Puerto Antioquia en Colombia. Esta comparación permite identificar patrones comunes de amenaza, niveles de respuesta estatal, modelos de gobernanza y articulación institucional, así como los desafíos geopolíticos que enfrenta cada país en su esfuerzo por consolidar el control territorial en zonas de alta presión criminal. La tabla sintetiza los principales criterios de análisis y ofrece una visión integral que enriquece la interpretación del fenómeno en clave regional.

Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”
Bogotá D.C., Colombia

Tabla 3 Matriz Comparativa de Control Territorial en Puertos

Criterio de análisis	Puerto del Callao (Perú)	Puerto de Manzanillo (México)	Puerto Antioquia (Colombia)
Ubicación geoestratégica	Principal puerto del Pacífico sur, cercano a Lima	Clave en el Pacífico mexicano, conecta con el interior del país	Golfo de Urabá, salida estratégica al Caribe y América del Norte
Tipo de mercancías movilizadas	Contenedores, granel, agroindustriales, minerales	Contenedores, carga general, químicos, electrónicos	Banano, contenedores, productos agroindustriales
Amenazas principales	Narcotráfico, corrupción aduanera, pandillas locales	Narcotráfico (CJNG), lavado de activos, infiltración institucional	Narcotráfico, minería ilegal, grupos armados
Actores ilegales identificados	Redes de narcotráfico, pandillas locales	Carteles, empresas fachada, redes corruptas logísticas	Clan del Golfo, disidencias, contrabandistas
Capacidad de respuesta estatal	Militarización parcial, escáneres, limitada vigilancia policial	Presencia de la Marina, control militar de aduanas	En estructuración, limitada aún
Presencia institucional sostenida	Fragmentada entre entidades nacionales	Fuerte operativamente, débil institucionalmente	Débil, dependiente de coordinación futura
Instrumentos de control aplicados	Escáneres, drones, inspección aduanera	Militarización, inteligencia aduanera, control de químicos	En planeación, aún no implementados
Modelo de gobernanza portuaria	Alta fragmentación institucional	Modelo militarizado, escasa participación civil	Modelo mixto en construcción
Relación con redes transnacionales	Alta conexión con tráfico hacia Europa y EE. UU.	Tráfico de fentanilo, precursores químicos, drogas sintéticas	Media, potencial corredor de exportación ilícita
Implicaciones geopolíticas	Vulnerabilidad estatal, pérdida de legitimidad internacional	Cooptación institucional silenciosa	Riesgo de disputa territorial si no se actúa preventivamente
Lecciones para Colombia	Reforzar coordinación y controles aduaneros	Equilibrar acción militar con gobernanza e inteligencia económica	Diseñar política preventiva integral con enfoque cívico-militar
Influencia de los autores consultados	Ratzel: necesidad de expansión estatal para garantizar soberanía en el Callao; Spykman: vulnerabilidad costera del Rimland; Agnew: impacto de actores no estatales.	Spykman: control del Rimland para rutas marítimas; Agnew y Ó Tuathail: cooptación y construcción social del territorio.	Ratzel: expansión funcional en el Urabá; Spykman: enclave estratégico en el Caribe; Agnew y Ó Tuathail: disputas simbólicas y materiales por el control territorial.

Nota. Tabla de elaboración propia. La información fue sistematizada a partir del análisis documental de fuentes académicas y oficiales, entre ellas: Galván, Luong y Astolfi (2021), Parada (2024), Guerrero (2022), Zapata et al. (2020), Pimienta et al. (2022), Paulsen (2015), Cutrona (2013) y Ministerio de Defensa del Ecuador (2024), entre otros documentos relevantes del corpus de revisión.

El análisis comparativo evidencia que, si bien cada puerto presenta particularidades geográficas y políticas, comparten factores estructurales que favorecen la pérdida de control territorial: infiltración de actores criminales, debilidad institucional y respuestas estatales fragmentadas o militarizadas sin una gobernanza integral.

El Callao y Manzanillo han enfrentado la cooptación de sus sistemas logísticos por redes del narcotráfico y del crimen organizado, lo que ha deteriorado su legitimidad como espacios controlados por el Estado. En contraste, Puerto Antioquia se encuentra en una fase temprana de consolidación, lo cual representa una oportunidad para anticiparse a estos riesgos mediante el diseño de estrategias preventivas. La experiencia regional sugiere que el fortalecimiento de la articulación interinstitucional, la inteligencia económica y la vigilancia con tecnologías avanzadas deben ser pilares para evitar la captura del puerto por actores ilegales y garantizar su función como activo estratégico dentro del ejercicio soberano colombiano.

El análisis comparativo de los casos del Puerto del Callao en Perú y el Puerto de Manzanillo en México permitió identificar patrones estructurales que afectan el control territorial en entornos portuarios latinoamericanos. Ambos escenarios evidencian cómo la infiltración de redes criminales, la corrupción institucional y la limitada capacidad de respuesta estatal han facilitado la consolidación de actores ilegales en zonas estratégicas, según González et al., (2016). En contraste, la situación de Puerto Antioquia, aún en fase de consolidación, representa una oportunidad para anticipar y mitigar estos riesgos.

La experiencia peruana resalta la importancia de fortalecer la articulación interinstitucional y los mecanismos de control aduanero, mientras que el caso mexicano advierte sobre los riesgos de una militarización aislada sin un modelo de gobernanza integral

(Talavera, 2024). En consecuencia, se concluye que, para garantizar el éxito de Puerto Antioquia como activo geopolítico y logístico, Colombia debe diseñar estrategias preventivas con un enfoque cívico-militar, inteligencia económica y cooperación internacional, evitando que los errores de otros países se repliquen en el golfo de Urabá.

El análisis comparativo entre el Puerto del Callao en Perú y el Puerto de Manzanillo en México permitió evidenciar que, pese a sus diferencias contextuales, ambos casos comparten problemáticas estructurales que han debilitado la capacidad de los Estados para ejercer un control territorial efectivo. La infiltración de organizaciones criminales transnacionales, la corrupción en los sistemas aduaneros y la limitada articulación interinstitucional han facilitado la consolidación de economías ilícitas en entornos portuarios estratégicos.

Para Colombia, estas experiencias ofrecen valiosas lecciones en la consolidación del Puerto Antioquia como activo geopolítico. Es imperativo anticipar los riesgos de cooptación territorial mediante un modelo de gobernanza integral que combine capacidades de seguridad, inteligencia económica y participación comunitaria. De este modo, el Puerto Antioquia puede evitar reproducir las dinámicas de vulnerabilidad observadas en Perú y México, en la medida en que se encuentra en una fase de consolidación que permite diseñar mecanismos de gobernanza preventiva y fortalecer la presencia institucional desde el inicio de su operación.

A diferencia de los casos del Callao y Manzanillo, donde la expansión del narcotráfico coincidió con debilidades estructurales en los sistemas de control, Colombia cuenta con la oportunidad de implementar modelos de seguridad cívico-militar, inteligencia económica y cooperación internacional que mitiguen estos riesgos. Asimismo, la ubicación del puerto,

próxima a los principales centros productivos del país, lo convierte en un activo estratégico cuya protección resulta prioritaria para el Estado. Estas condiciones explican por qué Puerto Antioquia podría marcar una diferencia en el Caribe, proyectando el poder estatal colombiano y reforzando las rutas comerciales hemisféricas.

El impacto geopolítico del Puerto Antioquia en la proyección internacional de Colombia

El Puerto Antioquia, concebido como un megaproyecto de infraestructura marítima en el golfo de Urabá, constituye mucho más que un eje logístico para Colombia. Desde una perspectiva geopolítica, su desarrollo representa un punto de inflexión en la proyección del poder estatal, el ejercicio de la soberanía territorial y la articulación del país con las dinámicas estratégicas del continente americano.

Este capítulo tiene como propósito demostrar el impacto que genera el Puerto Antioquia en la geopolítica americana, comparando su incidencia con los casos de los puertos del Callao (Perú) y Manzanillo (México), y aplicando para ello los principales marcos teóricos de la disciplina. Este enfoque permite ofrecer una lectura integral del impacto geopolítico del Puerto Antioquia en la región americana, identificando no solo oportunidades para el fortalecimiento de la soberanía colombiana, sino también riesgos asociados a la disputa por el control de un nodo estratégico en las redes globales de comercio y seguridad.

Puerto Antioquia: una lectura desde las teorías clásicas de la geopolítica

Friedrich Ratzel (1904), en su teoría del *Lebensraum* o “espacio vital”, plantea que los Estados, al igual que los organismos biológicos, necesitan expandirse territorialmente para garantizar su supervivencia y desarrollo. Esta analogía entre el Estado y un organismo vivo resalta la importancia de la geografía como condicionante del poder estatal y su proyección internacional (Paulsen, 2017). Desde esta perspectiva, el Puerto Antioquia puede ser interpretado como un mecanismo de expansión funcional del Estado colombiano hacia una región históricamente periférica y con baja presencia institucional.

El golfo de Urabá, por sus características geográficas y su conectividad potencial con los mercados del Caribe, América Central y del Norte, se convierte en un espacio vital para la consolidación del Estado colombiano. La construcción del Puerto Antioquia dinamiza no solo la economía regional, sino también las capacidades del Estado para ejercer control territorial en un escenario donde tradicionalmente han predominado actores armados ilegales y economías ilícitas (Zapata et al., 2020). Así, el puerto se configura como un eje articulador del territorio nacional, una extensión del “espacio vital” que fortalece la soberanía y permite al Estado ampliar su influencia en el sistema internacional.

Este proceso, sin embargo, no está exento de tensiones. Como advierte Ratzel, la expansión estatal puede generar fricciones con actores internos y externos que perciben estas transformaciones como una amenaza a sus intereses. En el caso colombiano, esto se manifiesta en la necesidad de gestionar los conflictos sociales locales, las presiones de grupos armados y la atención a las dinámicas ambientales que surgen del desarrollo portuario (Hoz, 2025). El Puerto Antioquia, en este sentido, representa tanto una oportunidad como un desafío para el Estado en su proceso de consolidación territorial.

Spykman y el Rimland: Puerto Antioquia como enclave estratégico en el Caribe

Nicholas Spykman (1944), en su teoría del Rimland, afirmó que “quien controle las áreas costeras, controlará el destino del mundo”. Este planteamiento resalta la importancia de los territorios ribereños en la configuración del poder global, en contraposición a la visión centrada en el Heartland de Mackinder. En el contexto latinoamericano, el Caribe y sus áreas costeras se convierten en espacios de alto valor estratégico debido a su papel como corredores marítimos esenciales para el comercio intercontinental y la proyección militar (Cutrona, 2008).

Aplicando esta perspectiva, el Puerto Antioquia se posiciona como un enclave clave en el Rimland americano. Su localización en el golfo de Urabá, con acceso directo al Caribe y cercanía al Canal de Panamá, lo convierte en un punto privilegiado para el control de rutas marítimas estratégicas que conectan América del Sur con América del Norte y Europa. Esta posición geoestratégica otorga a Colombia la capacidad de influir en dinámicas comerciales regionales y en escenarios de seguridad hemisférica, ampliando su rol como actor relevante en la geopolítica americana.

Aun así, el control efectivo de Puerto Antioquia implica enfrentar desafíos similares a los observados en otros puertos del Rimland latinoamericano, como el Callao y Manzanillo. La presencia de actores ilegales, la debilidad institucional y las tensiones sociopolíticas pueden comprometer la capacidad del Estado colombiano para ejercer un dominio territorial pleno sobre este espacio. En consecuencia, asegurar el control del Puerto Antioquia no solo requiere infraestructura moderna, sino también estrategias integrales de seguridad y

gobernanza que permitan consolidar la soberanía estatal en esta región estratégica (Vélez, 2025).

De este modo, el puerto no solo representa un activo económico, sino un elemento geopolítico que podría redefinir el equilibrio de poder en el Caribe y el sistema interamericano. Su éxito o fracaso en este sentido tendrá implicaciones directas para la capacidad de Colombia de proyectarse como un pivote logístico y de seguridad en la región (Suárez, 2025).

El Puerto Antioquia desde la geopolítica crítica: nuevas formas de dominio territorial

La geopolítica crítica, desarrollada por autores como John Agnew y Gearóid Ó Tuathail, propone una reinterpretación del territorio y el poder que trasciende la visión estatal-centrada de la geopolítica clásica. Según Agnew (1998), “la geopolítica no es una característica natural del mundo, sino una forma de describir y prescribir el mundo” (p. 2), lo que implica reconocer que las dinámicas territoriales son construcciones sociales y políticas más que hechos geográficos inmutables.

La anterior perspectiva es especialmente útil para analizar el impacto del Puerto Antioquia en un entorno como el golfo de Urabá, marcado por relaciones de poder complejas y disputas entre actores estatales y no estatales. Desde esta óptica, el Puerto Antioquia no solo debe ser visto como un espacio físico de infraestructura, sino como un nodo de relaciones sociales, políticas y económicas donde confluyen múltiples intereses. Por un lado, el Estado colombiano busca consolidar su soberanía y proyectar su poder en la región; por

otro, grupos armados ilegales y actores económicos transnacionales intentan capturar las rentas estratégicas asociadas al comercio internacional (Buitrago, 2025).

Esta dinámica refleja lo que Ó Tuathail (1996) denomina la naturaleza discursiva de la geopolítica: “una forma de poder/conocimiento que representa y construye el mundo de maneras particulares” (p. 30). En el caso del Puerto Antioquia, estas construcciones discursivas se manifiestan en narrativas sobre desarrollo, seguridad y modernización, que pueden ocultar o legitimar relaciones de poder desiguales y conflictos sociales latentes. La región del Urabá, históricamente afectada por la violencia, el desplazamiento forzado y la marginalidad estatal, enfrenta el desafío de integrar estas nuevas dinámicas en un marco de gobernanza inclusiva que contemple no solo el control físico del territorio, sino también la participación de las comunidades locales en la toma de decisiones (Puerto Antioquia, 2025).

Así, desde la geopolítica crítica, el Puerto Antioquia puede interpretarse como un espacio en disputa simbólica y material, donde se juega la capacidad del Estado colombiano para redefinir su autoridad frente a actores ilegales, intereses corporativos globales y las expectativas de desarrollo de la población regional.

El análisis desarrollado en este capítulo permitió demostrar que el Puerto Antioquia trasciende su carácter de infraestructura logística para configurarse como un activo geopolítico con impacto en la dinámica de poder de América. Desde la perspectiva de Ratzel, el puerto representa una extensión del *Lebensraum* colombiano, un espacio vital necesario para la supervivencia y proyección del Estado en el sistema internacional. Spykman, por su parte, ubica al Caribe dentro del Rimland, destacando la importancia estratégica de las zonas costeras en el control global; en este sentido, Puerto Antioquia se perfila como un enclave

esencial para asegurar rutas marítimas y reforzar la soberanía colombiana en un contexto regional altamente competitivo.

Sin embargo, la aplicación de la geopolítica crítica de Agnew y Ó Tuathail revela que el puerto es también un espacio de construcción social y disputa simbólica, donde confluyen intereses estatales, corporativos y de actores no estatales. Este enfoque advierte sobre los riesgos de replicar dinámicas de cooptación y exclusión, como ha ocurrido en otros puertos latinoamericanos, si no se implementa una gobernanza integral que articule desarrollo, seguridad y participación comunitaria.

En síntesis, el Puerto Antioquia se proyecta como un nuevo actor dentro de la red portuaria del Caribe colombiano, con el potencial de complementar y dinamizar las funciones que hoy cumplen Cartagena, Barranquilla y Santa Marta. Su principal diferenciador radica en la cercanía a los grandes centros productivos del interior del país, lo que puede traducirse en una reducción de hasta un 40 % en los costos logísticos, además de tiempos de tránsito más eficientes hacia los mercados del Caribe y Centroamérica.

A nivel de seguridad y cohesión territorial, el puerto representa una oportunidad para fortalecer la presencia del Estado en el Urabá antioqueño, una región históricamente afectada por economías ilegales y disputas armadas. En el plano social, puede convertirse en un catalizador de empleo y desarrollo regional. De esta manera, más que “redefinir” la geopolítica americana, Puerto Antioquia tiene el potencial de reposicionar a Colombia dentro del Caribe y ampliar su capacidad de proyección internacional.

Conclusiones

El análisis realizado en este artículo permite afirmar que el proyecto Puerto Antioquia representa mucho más que una infraestructura logística: se configura como un activo geopolítico estratégico para Colombia en el contexto americano. Su ubicación en el golfo de Urabá lo posiciona como un nodo clave en las dinámicas de comercio internacional y de control territorial, proyectando al país como un actor relevante en las rutas bioceánicas y en la integración hemisférica.

En el primer capítulo, se evidenció que la consolidación de Puerto Antioquia responde a una lógica geopolítica que articula teorías clásicas como el *Lebensraum* de Ratzel, el *Heartland* de Mackinder y el *Rimland* de Spykman, con perspectivas críticas que consideran los impactos en comunidades locales y en las relaciones de poder emergentes. El puerto, en este sentido, no solo amplía la capacidad de proyección territorial del Estado colombiano, sino que también plantea retos significativos en materia de gobernanza y seguridad.

El segundo capítulo demostró, a partir de la comparación con los puertos del Callao (Perú) y Manzanillo (México), que la ausencia de estrategias integrales de control territorial en infraestructuras portuarias favorece la penetración de actores ilegales y el debilitamiento de la soberanía estatal. Las experiencias de Perú y México destacan la importancia de articular políticas de seguridad multidimensional, cooperación interinstitucional y participación ciudadana para consolidar la presencia estatal en estos espacios estratégicos.

En última instancia, el tercer capítulo evidenció que Puerto Antioquia tiene el potencial de redefinir la posición de Colombia en la geopolítica americana. No obstante, su éxito dependerá de la capacidad del Estado para anticiparse a los desafíos de seguridad y para

Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

Bogotá D.C., Colombia

implementar un modelo de gobernanza portuaria que equilibre desarrollo económico y control territorial. La lección clave es que la infraestructura, por sí sola, no garantiza soberanía: requiere ser acompañada por estrategias de seguridad robustas, tecnologías de control avanzadas y una visión prospectiva que integre a Colombia en las dinámicas regionales con autoridad y legitimidad.

En síntesis, el análisis realizado permite concluir que el proyecto Puerto Antioquia constituye un activo geopolítico de alto valor para Colombia, al reforzar el control territorial en una región históricamente estratégica y vulnerable como el golfo de Urabá. Su ubicación privilegiada en el Caribe, sumada a su capacidad para articularse con corredores logísticos nacionales e internacionales, le otorga un papel determinante en la proyección del país dentro de la dinámica comercial y de seguridad de las Américas. Aun así, su consolidación como eje de soberanía y desarrollo requiere de una gobernanza integral, coordinación interinstitucional y estrategias preventivas que neutralicen las amenazas de actores ilegales y eviten los patrones de vulnerabilidad observados en otros puertos de la región.

Referencias

- Aguilar, A. (2024). *Perú ingresó al top 5 de países con mayor conectividad marítima dentro de América Latina y el Caribe*. Obtenido de <https://www.infobae.com/peru/2024/05/07/peru-ingreso-al-top-5-de-paises-con-mayor-conectividad-maritima-dentro-de-america-latina-y-el-caribe/>
- Aramburo, C. I., Montoya, V., Tobón, D., & Portela, J. (2018). *Territorios tradicionales y aprovechamientos económicos en Urabá, Colombia. Ordenamientos productivos en ecosistemas de humedales*. Obtenido de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0124-79132018000300171
- Betancur, A. P., Aramburo, C., & Sepúlveda, L. (2022). *Urabá : dinámicas territoriales : aportes para la orientación estratégica de la regionalización de la Universidad de Antioquia*. Obtenido de <https://bibliotecadigital.udea.edu.co/entities/publication/6c90910a-41be-4271-86fe-e11612ba6421>
- Blydal, C. J. (2021). *Situación geopolítica del borde pacífico de Sudamérica en el 2021 desde el punto de vista del Perú*. Obtenido de <https://revista.esup.edu.pe/RESUP/article/view/129>
- Buitrago, D. A. (2025). *Puerto Antioquia redefine el comercio exterior colombiano con infraestructura de última generación*. Obtenido de <https://www.infobae.com/colombia/2025/06/08/puerto-antioquia-redefine-el-comercio-exterior-colombiano-con-infraestructura-de-ultima-generacion/>
- Carmona, A. Z., & Galvis, S. (2020). *Puerto Antioquia: Desarrollo, competitividad y comercio exterior*. Obtenido de <https://www.bing.com/ck/a?!&&p=8dbc3a0e4530f8b0742ea63c6873a1bfde0ceef3d7007846c8daf356b74c18fbJmltdHM9MTc0NDkzNDQwMA&ptn=3&ver=2&hsh=4&fclid=22216813-3007-6fcb-0bcc-7cca31766e6e&psq=PUERTO+ANTIOQUIA%3a+DESARROLLO%2c+COMPETITIVIDAD+Y+COMERCIO+EXTERIOR&u=a>
- Colvan. (2025). *Puerto Antioquia, un impulso estratégico para el comercio exterior colombiano*. Obtenido de <https://www.colvan.com.co/puerto-antioquia-un-impulso-estrategico-para-el-comercio-exterior-colombiano/>
- Cutrona, S. A. (2008). *La inmutabilidad de la geopolítica clásica. Una aproximación a las relaciones entre Rusia y los Estados Unidos*. Obtenido de <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/sociales/article/view/10503>
- DIMAR. (2022). *Cartagena, Santa Marta y Barranquilla, los puertos con mayor tráfico marítimo internacional: Dimar*. Obtenido de <https://www.dimar.mil.co/cartagena-santa-marta-y-barranquilla-los-puertos-con-mayor-trafico-maritimo-internacional-dimar>
- Galván, M. L., Luong, H., & Astolfi, E. (2021). *El narcotráfico como crimen organizado: comprendiendo el fenómeno desde la perspectiva trasnacional y multidimensional*.

Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

Bogotá D.C., Colombia

Obtenido de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1909-30632021000100197

- Gialdino, I. V. (2006). *Estrategias de investigación cualitativa*. Obtenido de <https://biblioteca.ugc.edu.co/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=193426>
- González, D. E., Rubio Quijano, D., García, M., & Arenas, Z. (2016). *Análisis comparativo de la Infraestructura de los puertos marítimos de Veracruz en México y el puerto de Buenaventura en Colombia*. Obtenido de <https://repositorio.ecci.edu.co/entities/publication/9fba0d8b-e496-4f1d-b640-b72b060ffa49>
- González, G. (2023). *Corredores bioceánicos en América del Sur, esperanzas y polémicas*. Obtenido de <https://www.nodal.am/2023/03/corredores-bioceanicos-en-america-del-sur-esperanzas-y-polemicas-por-gustavo-gonzalez/>
- Guerrero, E. F. (2022). *Análisis del contrabando de combustible como Crimen Organizado Transnacional. Caso de Estudio: Departamento de Nariño frontera terrestre entre Colombia y Ecuador*. Obtenido de <https://repository.unimilitar.edu.co/items/490781da-bc80-43f2-8434-a49ec5e2fcdd>
- Hoz, N. D. (2025). *Cómo Puerto Antioquia dejó de ser un sueño de 50 años y se convirtió en un megaproyecto de US\$800 millones*. Obtenido de <https://forbes.co/2025/06/25/negocios/como-puerto-antioquia-dejo-de-ser-un-sueno-de-50-anos-y-se-convirtio-en-un-megaproyecto-de-us800-millones>
- Jiménez, J. D. (2024). *A menos de un año de estrenar Puerto Antioquia: así es el gigante que revolucionará a Urabá*. Obtenido de <https://www.elcolombiano.com/antioquia/obras-puerto-antioquia-uraba-inauguracion-IF24307953>
- La República. (2025). *México amplía su mayor puerto y apuesta al comercio global en medio de aranceles*. Obtenido de <https://www.larepublica.co/globoeconomia/mexico-amplia-su-mayor-puerto-y-apuesta-al-comercio-global-en-medio-de-aranceles-4119356>
- Mi Oriente. (2025). *Puerto Antioquia recibe grúas STS de última tecnología que impulsarán su operación portuaria*. Obtenido de <https://mioriente.com/antioquia/puerto-antioquia-gruas-sts-chinas.html/?amp=1>
- Ministerio de Defensa Nacional del Ecuador. (2024). *Reporte de cumplimiento mecanismos vecinales Ecuador-Colombia y Ecuador-Perú en coordinación con las instancias y delegaciones correspondientes 2023*. Obtenido de https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2024/03/Reporte-de-cumplimiento-mecanismos-vecinales_signed.pdf
- Montero, L. A., González, M., & Jiménez, G. (2022). *Las capacidades estratégicas de Colombia para enfrentar las amenazas extrarregionales y transnacionales*. Obtenido de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1900-65862022000400798
- Mora, M. G. (2022). *Política fronteriza binacional entre Colombia y Ecuador (2010- 2021) a partir del análisis costo-efectividad*. Obtenido de <https://repositorio.umng.edu.co/items/9ba7d3dc-5018-4b7c-b8bd-3fa630cd0505>

Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

Bogotá D.C., Colombia

- Parada, V. (2024). *Los grupos narcotraficantes de Colombia y Ecuador se enfrentan en la frontera amazónica por el negocio de la coca*. Obtenido de <https://elpais.com/america/amazonia-sin-fronteras/2024-11-29/los-grupos-narcotraficantes-de-colombia-y-ecuador-se-enfrentan-en-la-frontera-amazonica-por-el-negocio-de-la-coca.html>
- Paulsen, A. (2017). *Los aportes de Friedrich Ratzel y Halford Mackinder en la construcción de la geografía política en tiempos de continuidades y cambios*. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/323098837_Los_aportes_de_Friedrich_Ratzel_y_Halford_Mackinder_en_la_construccion_de_la_geografia_politica_en_tiempos_de_continuidades_y_cambios
- Pinzón, F. (2019). *Colombia y Ecuador: lineamientos estratégicos contemporáneos para la seguridad ambiental fronteriza*. Obtenido de <https://esdegrevistas.edu.co/index.php/resd/article/view/286/571>
- Puerto Antioquia. (2025). *3 grúas llegaron a Puerto Antioquia para impulsar la operación portuaria moderna en Turbo*. Obtenido de <https://puertoantioquia.com.co/es/news/puerto/3-gruas-llegaron-a-puerto-antioquia-para-impulsar-la-operacion-portuaria-moderna-en-turbo>
- Rodríguez, D. A., García, C., & Jaramillo, C. (2018). *La accesibilidad terrestre a los puertos marítimos de Colombia. Una aproximación desde la equidad territorial*. Obtenido de <https://entornogeografico.univalle.edu.co/index.php/entornogeografico/article/view/6708/9350>
- Rubio, A. R. (2016). *La desmitificación de Spykman y del determinismo geopolítico*. Obtenido de <https://www.realinstitutoelcano.org/comentarios/desmitificacion-de-spykman-y-del-determinismo-geopolitico/>
- Semana. (2025). *En 2025 por fin se entregará Puerto Antioquia. ¿Cómo impactará a la economía nacional?* Obtenido de <https://www.semana.com/mejor-colombia/articulo/en-2025-por-fin-se-entregara-puerto-antioquia-como-impactara-a-la-economia-nacional/202456/>
- Suárez, M. C. (2025). *Puerto Antioquia: los bancos y empresas detrás de la inversión de US\$764 millones*. Obtenido de <https://www.bloomberglinea.com/latinoamerica/colombia/puerto-antioquia-los-bancos-y-empresas-detras-de-la-inversion-de-us764-millones/>
- Talavera, F. N. (2024). *El rol de las Fuerzas Armadas del Perú en caso de desastres naturales*. Obtenido de <https://revistacientificaesmic.com/index.php/esmic/article/view/1394/1409>
- Vélez, S. L. (2025). *Megaproyecto Puerto Antioquia logró un paso clave para entrar en operación en 2025*. Obtenido de <https://www.valoraanalitik.com/puerto-antioquia-megaproyecto-logro-paso-clave-operar-2025/>