

ARMADA DE COLOMBIA



Bicentenario de honor y tradición

Sergio Uribe-Cáceres
Samuel Rivera-Páez
(Editores)

ARMADA DE COLOMBIA

Bicentenario de honor y tradición



Sergio Uribe-Cáceres
Samuel Rivera-Páez
(Editores)



Catalogación en la publicación - Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

Armada de Colombia. Bicentenario de honor y tradición / editores Sergio Uribe-Cáceres y Samuel Rivera-Páez -- Bogotá: Editorial ESDEG, 2023

272 páginas: ilustraciones, gráficos, mapas

Incluye referencias bibliográficas al final de cada capítulo

ISBN 978-628-7602-45-8

eISBN 978-628-7602-46-5

(Colección Estrategia, Geopolítica y Cultura)

1. Colombia. Armada Nacional de Colombia -- Administración -- Historia 2. Marina de guerra -- Organización -- Colombia i. Cubides Granados, Francisco Hernando, Almirante (prefacio) i. Rivera Páez, Samuel, Capitán de Navío (R) (editor - autor) i. Uribe Cáceres, Sergio, Capitán de Navío (R) (prólogo - editor - autor) i. Rodríguez Ruiz, Héctor Mauricio, Capitán de Navío (R) (autor) i. Osorio Dussán, Luis Hernando, Capitán de Navío (R) (autor) i. Mesa Barco, Hugo Alberto, Capitán de Corbeta (autor) i. Porras Galindo, Norberto, Mayor de I. M. (autor) i. Suárez Sánchez, Juan Pablo, Capitán de Corbeta (autor) i. López Pulgarín, Nicolás Antonio, Coronel de I. M. (R) (autor) i. Carreño Landazábal, Yerly Alexander, Mayor de I. M. (autor) i. Posso González, Mario Alberto, Capitán de Corbeta (autor) i. Avendaño Galvis, Manuel Fernando, Almirante (R) (autor) i. Jaramillo Peña, Luis Carlos, Contralmirante (R) (autor) i. Guerrero Mayorga, Juan Antonio, Capitán de Corbeta (autor) i. Martínez Morán, Shirley María, Capitán de Corbeta (autora) i. Colombia. Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” (ESDEG)

VB45.A76 2023

Registro Catalográfico SIBFuP 991263210107231

359.0094123



Archivo descargable en formato MARC en: <https://tinyurl.com/esdeg991263210107231>

Armada de Colombia. Bicentenario de honor y tradición

Primera edición, 2023

Editores:

Sergio Uribe-Cáceres

Samuel Rivera-Páez

Cubierta:

Grupo de Comunicaciones Estratégicas - Armada de Colombia

Colección Estrategia, Geopolítica y Cultura

ISBN impreso: 978-628-7602-45-8

ISBN digital: 978-628-7602-46-5

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287602465>

2023 Escuela Superior de Guerra

“General Rafael Reyes Prieto”

Vicedirección de Investigación

Sello Editorial ESDEG

Carrera 11 No. 102-50

Bogotá D.C., Colombia

www.esdeg.edu.co

Libro electrónico publicado a través de la plataforma Open Monograph Press.

Tiraje de 500 ejemplares

Impreso en Colombia, Imprenta Nacional de Colombia

Libro resultado de investigación de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”.

El contenido de este libro corresponde exclusivamente al pensamiento de los autores y es de su absoluta responsabilidad. Las posturas y aseveraciones aquí presentadas son resultado de un ejercicio académico e investigativo que no representa necesariamente la posición oficial ni institucional de las instituciones participantes, la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, la Armada de Colombia, las Fuerzas Militares de Colombia y el Ministerio de Defensa Nacional.



Los libros publicados por el Sello Editorial ESDEG son de acceso abierto bajo una licencia Creative Commons: Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas.

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



Almirante

FRANCISCO HERNANDO CUBIDES GRANADOS

Comandante

Vicealmirante

JUAN RICARDO ROZO OBREGÓN

Segundo Comandante



Brigadier General

EDGAR ALEXANDER SALAMANCA RODRÍGUEZ

Director

Contraalmirante

OMAR YESID MORENO OLIVEROS

Subdirector

Capitán de Navío

SAMIR ANDRÉS CASTELLANOS ABDALA

Jefe Departamento Armada

“Nuestro máximo héroe naval no faltó a su palabra. Siempre guio a la victoria a sus intrépidos marinos. Es por esta razón, que en el presente año celebramos el Bicentenario Naval de la gesta victoriosa del Gran Almirante Padilla y de la escuadra patriota en la Batalla Naval del Lago de Maracaibo, en la cual los buques de superficie y sus tripulaciones fueron los héroes que vencieron a la escuadra realista”.

Luego de 200 años, exaltamos a esta Armada bicentenaria que continúa cumpliendo una misión fundamental para nuestro país, con compromiso y entrega de los oficiales, suboficiales e infantes de marina que tripulan nuestras unidades a flote, estaciones de guardacostas y unidades de Infantería de Marina”.

**Almirante Francisco Hernando Cubides Granados.
Comandante Armada de Colombia.**

TABLA DE CONTENIDO

PREFACIO	9
PRÓLOGO	11

CAPÍTULO I

LA BATALLA NAVAL DEL LAGO DE MARACAIBO

SERGIO URIBE-CÁCERES HUGO ALBERTO MESA BARCO	17
---	----

CAPÍTULO II

LA ARMADA DE COLOMBIA DEL SIGLO XIX A LA GUERRA DEL PERÚ

HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ NORBERTO PORRAS GALINDO	41
---	----

CAPÍTULO III

LA ESCUELA NAVAL DE SUBOFICIALES (1934) Y LA ESCUELA NAVAL DE CADETES (1935)

SERGIO URIBE-CÁCERES JUAN PABLO SUÁREZ SÁNCHEZ	85
---	----

CAPÍTULO IV

EL CUERPO DE INFANTERÍA DE MARINA (1937)

NICOLÁS LÓPEZ PULGARÍN YERLY CARREÑO LANDAZÁBAL	105
--	-----

CAPÍTULO V

LA ARMADA DE COLOMBIA EN LA GUERRA DE COREA

LUIS HERNANDO OSORIO DUSSÁN MARIO ALBERTO POSSO GONZÁLEZ	139
---	-----

CAPÍTULO VI

LA MODERNIZACIÓN DE LA ARMADA ARRIBAN LOS SUBMARINOS Y LAS CORBETAS

MANUEL FERNANDO AVENDAÑO GALVIS	
LUIS CARLOS JARAMILLO PEÑA	
HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ	165

CAPÍTULO VII

EL CUERPO DE GUARDACOSTAS “SERVIR A LA HUMANIDAD PROTEGIENDO LA VIDA EN EL MAR”

SAMUEL RIVERA-PÁEZ	
JUAN ANTONIO GUERRERO MAYORGA.....	199

CAPÍTULO VIII

LA ARMADA DE COLOMBIA EN LA LUCHA CONTRA EL NARCOTRÁFICO

SERGIO URIBE-CÁCERES	
PATRICIA PRIETO ROMERO	219

CAPÍTULO IX

LA ARMADA DE COLOMBIA EN EL SIGLO XXI UN CASO EXITOSO DE SINERGIA INTERINSTITUCIONAL

LUIS HERNANDO OSORIO DUSSÁN	
SHIRLEY MARÍA MARTÍNEZ M.	247



PREFACIO

“Un estudio de la historia militar del pasado, como este, es impuesto por grandes líderes militares como esencial para corregir ideas y para la hábil conducción de la guerra en el futuro”.

Almirante USN Alfred T. Mahan.
La Influencia del Poder Naval en la Historia 1660-1783.
Boston, 1890.

En ruta hacia la conmemoración del Bicentenario de la Armada de Colombia -efeméride que celebramos este 2023 al cumplirse 200 años de la histórica batalla naval del lago de Maracaibo, heroica gesta de marinos grancolombianos acontecida el 24 de julio de 1823- tengo el honor de redactar el prefacio de esta importante publicación académica escrita y editada por marinos colombianos que, aunque pertenecientes a diferentes generaciones, logran impregnar en sus palabras la misma esencia, orgullo y tradiciones navales que distinguieron a nuestros antepasados.

Desde muy temprano en nuestro proceso de independencia del Reino de España, los próceres patriotas comprendieron la necesidad de conformar una escuadra naval para conquistar el control del mar, indispensable para cortar las líneas de comunicaciones marítimas que las fuerzas realistas en la Nueva Granada mantenían entre sus dominios en el Caribe y la península ibérica, sin las cuales se aceleraría su derrota y se impediría la reconquista. Pero también entendieron que la posición geográfica privilegiada de este territorio, tanto marítimo como terrestre, fomentaría una gran actividad comercial gracias al potencial que ofrecían el istmo de Panamá, los ríos navegables, la riqueza de su territorio y el ingenio e imaginación de su población. En este sentido, según el mártir de la Independencia Camilo Torres, en su conocido ‘Memorial de Agravios’, de 1809, estas condiciones permitirían a la Nueva Granada ser un “Estado poderoso en el mundo”.

De similar manera, y con un mismo lineamiento de pensamiento estratégico, el Libertador Simón Bolívar consideraba que la Nueva Granada era el “Corazón de la América”. En su ‘Carta de Jamaica’, en 1815, Bolívar demuestra la claridad que tenía de los cambios en el sistema internacional con la derrota de Napoleón en Waterloo y que España necesitaría de una marina fuerte y dominante en aguas del mar Caribe para reconquistar a la Nueva Granada. Además, al igual que Torres sobre nuestro territorio, Bolívar estaba convencido de que con su “magnífica posición entre los dos grandes mares podrá ser con el tiempo el emporio del universo”.

Comenzaría entonces un largo camino para la conformación de la escuadra naval que apoyaría incondicionalmente los esfuerzos del ejército libertador en tierra, transportando y proyectando su poder desde el mar y desde los ríos hacia las costas y riberas en todo el territorio de la Gran Colombia. La claridad de Bolívar sobre la necesidad de la Armada, infortunadamente,





desapareció con él en 1830, ya que poco tiempo después de su muerte la entonces escuadra dependiente del Ministerio de Guerra y Marina fue desarmada.

Y es sobre estas y otras relevantes temáticas que discurre el presente libro -bien titulado *Armada de Colombia. Bicentenario de honor y tradición*- trazando una línea secuencial de eventos de carácter primordial sobre la ruta recorrida por nuestra institución naval en sus 200 años de existencia. Desde los memorables sucesos acaecidos en la batalla naval del lago de Maracaibo, hasta los principales acontecimientos que marcan el derrotero de la Armada en pleno siglo XXI, el texto recorre cronológicamente su trascorrir como la institución estratégica fundamental en el desarrollo, la seguridad y la defensa de Colombia en sus mares, ríos y costas.

Consecuentemente, esta valiosa y hoy oportuna publicación contribuye a enaltecer la importancia del Bicentenario Naval mediante el registro escrito de nuestra historia. Por tal motivo, es imperioso motivar a nuestros jóvenes marinos a leerla, difundirla y utilizarla como fuente de conocimiento que quedará para la consulta de futuras generaciones de marinos de guerra. Solo a través del estudio juicioso de la historia y de las experiencias de nuestros antecesores, podremos seguir construyendo esta Armada de Colombia y continuar protegiendo el sagrado azul de nuestra bandera nacional.

Almirante Francisco Hernando Cubides Granados.
Comandante Armada de Colombia.





PRÓLOGO

“Esta Armada bicentaria continúa cumpliendo con la misión fundamental de defender la soberanía, la integridad del territorio, la independencia y el orden constitucional, trabajando por la seguridad, el progreso y la paz de los colombianos”.

Almirante Francisco Hernando Cubides Granados.
Comandante Armada de Colombia.

En el epígrafe del capítulo IX de esta nueva obra sobre la historia de la Armada de Colombia que aquí presentamos, los autores citan, muy a propósito de su apartado, un texto del Plan de Desarrollo Naval 2042 que podríamos señalar como el *leitmotiv* de esta publicación sobre los 200 años de historia de la institución naval colombiana: “Construyamos la Armada del futuro a partir de lo que hemos recibido de nuestros antecesores, de manera que podamos seguir cumpliendo con la misión de proteger el azul de la bandera en todos los escenarios en los que nos encontremos”.

Y es eso, precisamente, lo que nos propusimos en esta obra a lo largo de sus nueve capítulos: hacer un recorrido por la muy meritoria historia de la Armada de Colombia, iniciando desde su decisiva participación en los propios albores de la Independencia nacional con la gesta heroica y victoriosa del Almirante Padilla y sus bravos marinos en la Batalla Naval del Lago de Maracaibo.

Examinar la historia de la institución naval colombiana es de suyo relevante, pero hacerlo con estricta profundidad investigativa por oficiales de la Armada -activos y en uso de buen retiro- docentes del Departamento Armada y estudiantes del Curso de Estado Mayor de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” lo es aún más. Dicho de otro modo, la historia es escrita por quienes la vivieron en sus respectivas épocas y por quienes la viven hoy y la protagonizarán en el futuro. Al final, es una mirada detallada al pasado y una observación crítica de su presente, en el propósito de sentar las bases que nos permitan avizorar lo que requiere el país de su Armada hacia el futuro.

Para la organización general de la estructura del libro, con miras a alcanzar el objetivo planteado, el cuerpo de la publicación se ordenó de manera secuencial, cronológica y complementaria. Está constituido por dos partes principales: en la primera, se tratan los acontecimientos fundamentales del acontecer histórico de la Institución, desarrollándolos en los cinco capítulos iniciales. En la segunda parte, del capítulo VI al IX, se exponen los sucesos más recientes que permitieron la configuración actual de la Armada Nacional y su modernización.

En el primer capítulo, ‘La Batalla Naval del Lago de Maracaibo. Impacto histórico, estratégico e institucional’, se narran en detalle los hechos esenciales que precedieron la batalla





naval del 24 de julio de 1823 en el lago de Maracaibo, el desarrollo propio de las acciones navales y las muy favorables consecuencias para el país, en plena época independentista, del estratégico triunfo sobre las fuerzas navales españolas. En el capítulo II, ‘La Armada de Colombia: del siglo XIX a la Guerra del Perú’, a su vez, se describe el periplo institucional desde el siglo XIX hasta la guerra con el vecino país en 1932. Y cómo, a partir de lo sucedido antes, durante y después de los resultados del conflicto, se dio el conveniente resurgimiento de la marina de guerra colombiana, en oportuna y propicia consecuencia de carácter estratégico para la nación.

La creación y el progreso de dos de las principales instituciones navales de carácter educativo se tratan en el capítulo III, titulado ‘La Escuela Naval de Suboficiales (1934) y la Escuela Naval de Cadetes (1935)’. Se describen en este apartado los aportes de las escuelas a la Institución y al país, producto de los altos estándares académicos con los que se prepara la oficialidad y suboficialidad de la Armada de Colombia en dos de sus principales *alma máter*. En el capítulo IV, ‘El Cuerpo de Infantería de Marina (1937)’, se rescata la memoria de la Infantería de Marina de Colombia, mostrándose los avances y logros desde su creación en 1937, hasta convertirse por el número de sus efectivos en la segunda Infantería de Marina más grande del mundo y en un referente obligado a nivel regional y global en la ejecución de operaciones fluviales.

La memorable participación de la Armada de Colombia en el conflicto ocurrido en la península coreana entre los años 1950 y 1953 se trata en el capítulo V, ‘La Armada de Colombia en la Guerra de Corea’. Se analizan en el texto la evolución de los acontecimientos y el aporte de la marina colombiana al desarrollo de las acciones bélicas, así como la proyección institucional fruto de los resultados alcanzados en el conflicto. En el capítulo VI, titulado ‘La Modernización de la Armada. Arriban los submarinos y las corbetas’, es examinado el arribo de las unidades de superficie y submarinas estratégicas para el país, fortaleciéndose el Poder Naval nacional a través de la conformación de una flota de buques modernos y polivalentes. La perspectiva de contar con una fuerza naval disuasiva, creíble y preparada se trata en detalle en este apartado.

La relevancia de un componente estratégico para el cumplimiento de la misión de la Armada de Colombia se revisa en el capítulo VII: ‘El Cuerpo de Guardacostas: servir a la humanidad protegiendo la vida en el mar’. El ineludible cumplimiento de las funciones de Estado costero, de abanderamiento y de rector del puerto, condiciona al país a tener una organización que contribuya al desarrollo de actividades de ley y orden y de protección y seguridad en los espacios marítimos jurisdiccionales. Este objetivo ha sido cumplido a cabalidad por el Cuerpo de Guardacostas de Colombia, como es factible concluir de la lectura del texto.

Avanzando hacia el final del libro se encuentra el interesante capítulo VIII, ‘La Armada de Colombia en la lucha contra el narcotráfico’, en el cual se analiza la evolución del tráfico ilegal de drogas en el país, así como las innovadoras y exitosas estrategias orientadas -y puestas en práctica- por la marina de guerra colombiana para contrarrestar este terrible flagelo. Las





nuevas modalidades y tecnologías para el transporte marítimo de drogas ilícitas utilizadas por las organizaciones transnacionales de narcotraficantes, en vínculo delictivo con narcotraficantes nacionales, hacen de la lucha contra el narcotráfico por vía marítima un reto mayor para la Armada de Colombia, que requiere cada vez más de innovación, inteligencia y un poder naval adecuado para ganarla.

Finalmente, en el noveno y último capítulo ‘La Armada de Colombia en el siglo XXI’, el libro relata el avance de la marina colombiana durante lo corrido del siglo y su visión hacia el futuro. La exitosa sinergia interinstitucional con entidades como la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial (COTECMAR), la Comisión Colombiana del Océano (CCO) y la Dirección General Marítima (DIMAR) garantizó el desarrollo pasado y actual de la Institución y, sin duda, lo hará en el futuro. La logística naval y la inteligencia naval tienen una consideración de análisis especial en el desarrollo de este texto final del libro.

Los orígenes, la evolución, la contribución al desarrollo y a la seguridad y la defensa nacionales, así como la trascendencia institucional para el país de la Armada de Colombia, se tratan en esta publicación con seriedad y rigurosidad históricas teniendo como norte la conmemoración del Bicentenario Naval en el año 2023, trascendental efeméride de la cual procura convertirse en su principal aporte académico.

Quedan estas páginas a disposición de los amables lectores que se embarquen con real vocación marinera en el descubrimiento de la trayectoria y el progreso constante de una institución que, al cumplir 200 años, ha sido orgullo permanente para el país y para los colombianos. Y honor imperecedero para quienes, afortunados, hemos sido parte de su historia.

Capitán de Navío (R) **Sergio Uribe-Cáceres**, Ph.D.
Docente e investigador de la Escuela Superior de Guerra.
Bogotá D.C., mayo de 2023.





Fragata ARC "INDEPENDIENTE" navegando en ejecución de operaciones internacionales con unidades a flote de países aliados.

Fuente: Armada de Colombia.





CAPÍTULO I

LA BATALLA NAVAL DEL LAGO DE MARACAIBO IMPACTO HISTÓRICO, ESTRATÉGICO E INSTITUCIONAL¹

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287602465.01>

SERGIO URIBE-CÁCERES*
HUGO ALBERTO MESA BARCO**

“Bravos compañeros: vencisteis y destrozasteis completamente la escuadra enemiga: vuestro valor no tiene ejemplo y el mundo entero admirará las heroicas proezas con que habéis marcado vuestros pasos en esta laguna”.

Almirante José Padilla López.
A bordo del bergantín “Independiente”, al ancla en los Puertos de Altigracia.
26 de julio de 1823.

Resumen

La batalla naval del 24 de julio de 1823 en el lago de Maracaibo fue la acción fundamental en la consolidación de los procesos independentistas de la época en el norte de Suramérica. Fue la conclusión de una campaña naval desplegada desde Cartagena, en el mar Caribe, al mando del Almirante Padilla, que conllevó las acciones de bloqueo naval de la tropa española en el lago de Maracaibo, la rendición del General Morales y su retiro hacia Cuba. Para un análisis de los hechos y sus notables consecuencias, es necesario examinar la relevancia marítima contenida en la estrategia general patriota y su relación con el contexto social, político y económico de la época, así como con los personajes que dieron pie a la consolidación de una marina de guerra que defendiera los intereses marítimos de Colombia, la cual, años más tarde, continuaría con un proceso de transformación y estructuración para consolidarse como la Armada de Colombia.

¹ Capítulo de libro resultado del proyecto de investigación “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - II Fase”, del grupo de investigación “Masa Crítica”, de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, categorizado A1 por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (MinCiencias) y registrado con el código COL0123247. Los puntos de vista y los resultados de este capítulo pertenecen a los autores y no reflejan necesariamente los de las instituciones participantes.

* **Capitán de Navío (R)**. Doctor en Derecho Internacional (*Cum Laude*) de la Universidad Alfonso X El Sabio de Madrid, España. Magíster en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra. Ingeniero Electrónico Naval y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”. Profesor Titular e Investigador en la Escuela Superior de Guerra. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4159-5923>. Contacto: sergio.uribe@esdeg.edu.co - sergio.uribe@usa.net

** **Capitán de Corbeta**. Magíster en Estrategia y Geopolítica de la Escuela Superior de Guerra. Especialista en Política y Estrategia Marítima y Profesional Administrador de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”. Contacto: hugo.mesa@armada.mil.co





Palabras clave: Almirante José Padilla, campaña naval, estrategia, intereses marítimos, lago de Maracaibo.

Introducción

Desde la época de la Conquista de América por los españoles, el mar Caribe fue considerado centro de intereses para todo el desarrollo de la Colonia y el sostenimiento de la hegemonía sobre los pueblos americanos. Sin embargo, en un contexto geopolítico, el Caribe fue desprendiendo una fusión de factores geográficos, culturales, militares, sociales, económicos, comerciales e históricos que hizo del área una compleja región durante la Colonia y que, finalmente, conllevó a su proceso independentista.

La real injerencia del mar sobre los desarrollos y construcción de una nación toma bases en la formulación y desarrollo de una estrategia marítima de nivel nacional, ya que un Estado que cuenta con costas tiene significativas influencias en las decisiones políticas del mismo (Duvauchelle, 1996). Esto quedaría evidenciado durante el proceso independentista, cuando históricamente se han plasmado las diferentes campañas continentales que lograron la independencia de los pueblos americanos. Pero ha sido la influencia del entorno marítimo, sobre todo en el mar Caribe, la que logró desarrollar hazañas de impacto que consolidaron los avances independentistas realizados en el continente.

Por ello es importante analizar los eventos paralelos desarrollados durante la campaña libertadora de Simón Bolívar, pero no desde la estrategia continental, sino desde la campaña naval en el mar Caribe, con impacto en los principales puertos de Colombia, que desembocaron para 1823 en la batalla del lago de Maracaibo, factor fundamental en la estrategia general de independencia. Como lo manifiesta Jomini (1862) en su definición de estrategia como “el arte de hacer la guerra por encima del mapa y comprender todo el teatro de operaciones [...] La estrategia decide dónde actuar [...] la táctica decide cómo actuar y la forma de emplear las tropas” (pp. 69-71) o como expresa Castex (1938), quien analiza la estrategia como esa ciencia que establece los objetivos de la guerra, genera planes, desarrolla las campañas y da marcha a las operaciones militares, identificándola finalmente como la ciencia de los generales.

Sería entonces la batalla del lago de Maracaibo el acontecimiento decisivo, aunque poco reconocido, que marcó la consolidación de los procesos independentistas en América del Sur; acción que no solo amerita el análisis táctico, sino la identificación del panorama político, económico-comercial y la importancia geográfica en el contexto de la época, que llevó a conformar una visión estratégica de los actores fundamentales en la consolidación de la tan anhelada autonomía política de España a través de los medios navales y dejando como legado las bases para la conformación de la Armada de Colombia.





En el panorama político y económico a inicios del siglo XIX se gestaba un deseo general de independencia por parte de las clases criollas americanas, como lo ilustra el historiador Jesús Torres Almeyda, en la obra sobre Padilla:

Ya para entonces –finales de la primera década del siglo XIX– la crisis general del colonialismo español en América entraba en su fase final, poniéndose en evidencia el despertar de la conciencia política de las clases criollas americanas. Los intereses de la burguesía criolla, dueña del poder económico en la colonia de la Nueva Granada, los grandes comerciantes y compradores, los avances de la agricultura, el desarrollo de la industria manufacturera y artesanal presionaba cada vez más a favor de una economía libre y, por tanto, de carácter anticolonial, fundamentada en la libertad de comercio y de industria. (Torres, 1990, p. 25)

Es así como se empezó a consolidar, a través de la identificación de la identidad, un fervor patrio que generaba ese deseo de independencia por parte del pueblo americano, con antecedentes y factores que estaban cambiando la ideología de los patriotas sobre la Colonia; con el nacimiento de esta identidad del pueblo americano se coadyuvó a la nación en la estrategia general para lograr las gestas tanto continentales como navales.

La identidad constituye una dimensión ineludible del ser y nadie puede prescindir de ella, sea esta individual o colectiva [...] la identidad no está dada por la naturaleza ni es planeada por la conducta intencional, ella obedece a un proceso de construcción social que evidencia las diversidades y diferencias de los rasgos distintivos de los individuos y los actores colectivos en las interacciones sociales. (Campbell, 1992, p. 8)

Es así como la identidad nacional, en el sentido de pertenencia como grupo social, logra unir regiones en un proceso de intereses general, como “La identidad nacional no existe en sentido material, no es cuantificable ni es una entidad tangible, pero es un constructo intelectual, el cual constituye un conjunto estructuras ideacionales que definen una comunidad como una nación” (Schönberg, 2009, p. 36). Aunque se logra el establecimiento de una identidad en parte de las regiones que manifestaban ese objetivo común del deseo independentista, no es suficiente hablar de fervor, deseo e identidad sin identificar los roles políticos, económicos, militares y sociales de los héroes y de las instituciones que desarrollaron su influencia durante el proceso independentista, específicamente durante la campaña naval que desembocó a la batalla final del lago de Maracaibo. “La noción de rol en las ciencias sociales es derivada de los personajes que los actores representan en el teatro” (Thies, 2009, p. 3). Como lo denota Nabers (2011), “las identidades dotan a los roles con un conjunto de significados que caracterizan a un actor en el desempeño de un rol específico, con lo cual el rol no puede ser comprendido sin la identidad” (p. 91).





Partiendo del contexto político, militar, social, la identificación de actores y sus roles (Estado, héroes, institución, enemigo), es pertinente adentrarse en la identificación de la estrategia utilizada en el marco de la campaña naval. Los intereses del momento en el ámbito marítimo, del poder marítimo y del poder naval, los escenarios operacionales en la disputa del mar, en los que el Almirante José Padilla debe idear el escenario adecuado para evitar el nuevo aliento de las tropas realistas con el apoyo de las colonias dispuestas en el Caribe Norte, con el uso del mar, lo cual derivó en la capitulación de los realistas producto de la batalla naval.

Para entender la importancia geoestratégica de la época, es importante dar inicio en la acción de independencia más importante que se registra para el pueblo venezolano con la batalla de Carabobo en 1821, la cual deriva en gestas de independencias posteriores, por parte del Libertador Simón Bolívar, con las campañas de occidente y del sur para lograr los propósitos supremos en el resto del territorio americano. Para esta época, ya Maracaibo representaba un punto importante para ser tenido en cuenta tanto para los ejércitos realistas, como para los ejércitos patriotas, pues era considerada como una ciudad estratégica por ser una fortaleza de la monarquía, además de ser un puerto clave de conexión productiva y comercial para España, con gran relevancia y proyección desde la región costera hacia los Andes venezolanos y neogranadinos (Thibaud, 2003).

Así mismo, Ibáñez (1993) amplía el panorama de antecedentes a la batalla naval sobre la importancia que representaba Maracaibo para las campañas militares que adelantaban los republicanos en Venezuela, ya que era clave en la comunicación con la Nueva Granada, además que garantizaba la conexión de las tropas de occidente de cara a la retoma de Caracas. Como relatan Baralt y Díaz (2016), los republicanos emprenden una fortalecida campaña que lleva a la victoria de la batalla de Carabobo del 24 de junio de 1821, donde se gesta la independencia de Venezuela, quedando reductos del ejército realista que buscan refugio en Puerto Cabello. No fue hasta junio de 1822, cuando el General Morales invadió y recuperó para los españoles lo que era considerado como el fortín de Maracaibo para los republicanos. Con la toma de este importante puerto, se corría un inminente riesgo para las intenciones republicanas, ya que era necesario contener una contraofensiva del General don Francisco Tomás Morales, quien contaba con el puerto de Maracaibo y una conexión directa de refuerzos navales procedente de La Habana.

Bien describe el historiador Arturo Uslar Pietri:

Si se pierde el combate de Maracaibo la suerte de la guerra de independencia hubiera sido otra. Seguramente se hubiera prolongado por varios años más, tal vez, Bolívar hubiera tenido que regresar del sur. Todo lo ganado en trece años de larga y desesperada guerra hubiera estado otra vez en juego. (Citado por Torres, 1990, p. 132)





El 15 de enero de 1823 es designado por decreto del General Mariano Montilla el General José Padilla como comandante del Tercer Departamento de la Marina republicana, para aplacar cualquier intención del ejército realista, con el objetivo de bloquear a Maracaibo por mar con su escuadra de operaciones, designación ratificada por el vicepresidente Santander “en el cargo de máxima responsabilidad: comandante de la escuadra republicana” (De Mier, 1973a, p. 66).

En la batalla del lago de Maracaibo, de acuerdo con Valencia Tovar (1993), el Almirante Padilla empieza a ejercer el dominio del lago, donde en primera instancia efectúa un bloqueo naval desplegando su flota con un impacto en el desarrollo económico y así forzando a las tropas realistas a un encuentro definitivo. Se destaca que el almirante patriota examinaba permanentemente las fuerzas rivales buscando las ventajas tácticas necesarias para el cumplimiento de su objetivo final; de forma simultánea las fuerzas enemigas buscaban definir las mejores condiciones de tiempo y marítimas para posicionar sus unidades con ventaja táctica en el combate final.

Así se puede identificar que, en 1823, existía un interés nacional por el desarrollo de una nación libre de España, la cual hizo uso de su poder marítimo a través del poder naval y una conciencia política de la necesidad de proyección, siendo conscientes de la importancia de la estructuración de una flota naval.

De igual forma, es necesario entrar a analizar la importancia de la marina patriota durante la campaña naval, su influencia en las decisiones políticas y los aportes al proceso independentista, no solo en el contexto de la batalla final, donde su impacto fue más allá de expulsar los ejércitos realistas, ya que la necesidad requería de sujetos que influenciaran la política y movieran al pueblo a obtener el interés nacional propuesto, así como lo manifiesta el Vicealmirante alemán Wolfgang Wegener:

La Marina debe ilustrar a la política respecto a lo imperioso de ser potencia naval. Estos pensamientos no pueden partir de nadie más que de los oficiales de marina; ellos son los únicos que saben y se hacen culpables si no luchan por extender esta comprensión. Para la futura grandeza del Estado, debemos aprender a ver los asuntos de esta tierra con el concepto político mundial, es decir marítimo, en lugar de hacerlo con el concepto continental. (Citado por Uribe-Cáceres, 2016, p. 5)

Finalmente, es el poder marítimo el que impuso el desenlace de la necesidad en el interés de los nacionales patrióticos, como lo manifiesta el Almirante chileno Eri Solís Oyarzún en su definición de poder marítimo:

Es la capacidad del Estado para crear, desarrollar, mantener, explotar y proteger sus intereses marítimos tanto en la paz como en la guerra, a pesar de los antagonismos que se presenten, y está constituido por la voluntad del Estado y por todos los medios a flote





y en tierra, para la seguridad y el aprovechamiento del mar y sus recursos. (Citado por Uribe-Cáceres, 2016, p. 52)

Ha sido la historia la que demuestra la necesidad de consolidar un poder marítimo, con un poder naval fortalecido y con una conciencia marítima para la consecución de los intereses marítimos. Pero es en este punto de estudio, donde a través de la campaña naval en el Caribe colombiano se desemboca en la batalla final del lago de Maracaibo, donde se aprecia la importancia de la estructura de una marina de guerra que respondiera a las necesidades de independencia de la época y al desarrollo de una Armada Nacional que protegiera los intereses marítimos de la nación, hecho que años más tarde perdería relevancia quedando relegado en la historia, siendo, sin embargo, un factor crítico en las necesidades de un Estado bioceánico.

ANTECEDENTES Y CONTEXTO DE LA CAMPAÑA NAVAL

Consideraciones sociopolíticas en el proceso de independencia de 1819 a 1823

Para inicios del siglo XIX, la Nueva Granada se encontraba en un entorno social y político de identidad nacional con un marcado ideal independentista.

Durante la instalación del Congreso de Villa del Rosario, el 6 de agosto de 1821, se asignan los cargos de dirección a los poderes ejecutivo, legislativo y judicial, y el reconocimiento de la constitución política para Colombia. En el poder ejecutivo, en primera instancia, se realiza el reconocimiento del presidente de la república y la correspondiente asignación de funciones en la administración general de la nación, entre estas, la importante misión de desempeñarse como jefe supremo de las fuerzas militares, la de declarar la guerra y firmar tratados de paz; seguidamente, las asignaciones para el vicepresidente quien sería el encargado del poder en las faltas temporales o definitivas del presidente y finalmente el presidente del Senado en caso de falta de los anteriores.

De igual forma, en el Congreso se dan facultades extraordinarias al General Simón Bolívar, presidente de la nación, con el fin de atender las necesidades de la guerra, de las que se pueden mencionar la libertad a la imprenta, el eliminar la Santa Inquisición pasando sus bienes y rentas al Estado, el establecer impuestos de contribución directa sobre los bienes, los impuestos sobre diezmos y el establecimiento de Bogotá como capital de Colombia (Lozano, 1988, p. 132).

Con las facultades otorgadas, el Libertador, previo al inicio de la campaña al sur, delega las funciones del poder ejecutivo por decreto, donde en uno de sus apartes enuncia:

Simón Bolívar, Libertador presidente de la República de Colombia, autorizado por el congreso general, en decreto de esta fecha, para mandar las armas en persona todo el tiempo que lo estime conveniente vengo en decretar: 1. Durante mi ausencia en el man-





do que los ejércitos, el vicepresidente de la República, ejercerá las funciones del poder ejecutivo conforme a lo prevenido en el artículo ciento ocho de la constitución. Dado en la Villa de Cúcuta, el 9 de octubre de 1821. (Citado por Acevedo, 1944, p. 66)

Con las atribuciones designadas a Santander, este emite en uno de sus primeros actos de gobierno el nombramiento de Carlos Soublotte como jefe de los departamentos de Venezuela, Orinoco y Zulia. A pesar de las protestas que se empiezan a suscitar desde el cabildo de Caracas, se logra finalmente el reconocimiento de la Constitución en Venezuela; en estas circunstancias se puede observar la activa participación y voluntad política del presidente encargado sobre la concepción de la guerra, con la carta enviada al actor político influyente de Caracas Francisco Javier Yáñez, para evitar consecuencias futuras, donde expresa:

[...] Usted influyó mucho en el acta que ese cabildo hizo, protestando la constitución, y que usted ha sido opinión de que no había de jurarse, porque la provincia no tuvo representantes en el congreso [...] permítame usted que, aplaudiendo el exceso de sus ideas liberales, repruebe el uso de ellas en estas circunstancias [...] Cuando se trata de unirnos para hacer la guerra; cuando debemos acumular los recursos para emplearlos en nuestro bien común; cuando nuestras voluntades deben ser una sola, es preciso sacrificar derechos y prerrogativas que pudieran embarcar la marcha de la unión [...] la constitución ha dejado abiertas las puertas de la reforma y ha convocado una representación igual a toda la República. (Citado por Cortázar, 1954, p. 32)

Ya desde aquel entonces, Santander, con gran habilidad diplomática, de estrategia económica, política y de direccionamiento militar, une las regiones en un ideal que traspasa fronteras. Así, con la incorporación de Panamá el 28 de noviembre de 1821, Santander inicia el ordenamiento jurídico, político y administrativo del istmo y con esto propone al Congreso el estudio de un canal interoceánico, mediante la conexión de los ríos Atrato y San Juan, dándole relevancia a lo que significaría un país de proyección oceánica como interés nacional. Así mismo, en el desarrollo de los temas militares durante el periodo de gobierno, se puede enunciar que:

Se mejora el armamento existente en el país con nuevas importaciones y se organizan talleres de reparación y, continuando con el orden militar, se crea la guardia del gobierno y la guardia nacional; se crean nuevos cuarteles para tropa [...] se ordena la construcción de 20 pailebotes cañoneros, armándose así la primera fuerza naval del país y se establecen arsenales en las capitales de los departamentos [...] se agilizan los aprovisionamientos de las fuerzas militares. (Citado por Lozano, 1988, p. 143)

En un periodo de manifiesto crecimiento de la cultura, fortalecimiento de las instituciones y estructuración de la educación en Colombia, el General Santander efectúa su informe correspondiente al Congreso de la República el 10 de abril de 1823, donde manifiesta las actividades efectuadas sobre el mantenimiento y reconocimiento de la independencia de Colombia





en el entorno de las relaciones exteriores y solicita posteriormente la creación de una fuerza marítima para la nación,

[...] capaz de proteger nuestras costas y el comercio exterior. La Secretaría de Marina informará al congreso más extensamente en la materia, y le presentará el resultado de los gloriosos ensayos que ha empezado a hacer nuestra armada, y los reglamentos, ordenanzas y demás providencias que ha expedido el gobierno en virtud de la ley, para adquirir y conservar el poder marítimo que nuestra situación geográfica requiere. (Cortázar, 1954, p. 99)

Finalmente, es importante mencionar la admirable gestión en el apoyo logístico que desde Cundinamarca se direccionaba en el sostenimiento de la guerra reconocida como la actividad primordial de gobierno.

EL ALMIRANTE JOSÉ PADILLA LÓPEZ

Nacido en Riohacha en 1778, hoy departamento de La Guajira, (Carabalí, 2016, pp. 27-28), mulato de origen humilde, el Almirante Padilla tuvo una temprana vinculación con el mar, ya que al ser hijo de un constructor de pequeñas embarcaciones se inició desde muy joven en la navegación. Dio sus primeros pasos en la Marina Española a los catorce años como mozo de cámara (Carabalí, 2016, pp. 27 -28), a bordo del buque “San Juan Nepomuceno”, el cual se encontraba comandado por el Capitán de Navío Cosme Damián de Churruca (Escuela Naval “Almirante Padilla”, 2022). Por sus grandes habilidades náuticas, obtuvo el cargo de contra maestre de navío, un gran logro ya que este tipo de responsabilidad en general no se daba sino a españoles y solo después de mostrar éxitos en el servicio (Banco de la República, s.f.).

Como parte de la Marina Española combatió en la batalla de Trafalgar en 1805 a bordo del buque navío “San Juan Nepomuceno”, comandado por el Capitán de Navío Cosme. Como consecuencia de la derrota sufrida por las fuerzas francesas y españolas ante los ingleses, fue tomado como prisionero de guerra, prisión que compartió durante tres años con el entonces Capitán de Infantería Pablo Morillo (Escuela Naval “Almirante Padilla”, 2022). En 1808 a la firma de la paz regresa a España (Carabalí, 2016, pp. 27-28) y en 1809 retorna a Cartagena de Indias para ocupar el cargo de Contra maestre del Arsenal que se le otorgó como mérito a sus servicios en la Marina. Contrajo matrimonio con la señorita Pabla Pérez aquel mismo año, de quien se separó posteriormente (Escuela Naval “Almirante Padilla”, 2022).





Figura 1

Almirante José Padilla



Fuente: Comunicaciones Estratégicas, Armada de Colombia (2022).

Padilla participa en la revolución de Cartagena en noviembre de 1811, suscribiendo la Proclamación de Getsemaní, donde se pide la independencia final de la ciudad. Siendo el jefe del Arsenal de Cartagena y aprovechando los conocimientos que le heredó su padre, fue responsable de construir los navíos que posteriormente tripularían los ejércitos independentistas al mando del teniente Rafael Tono y que combatieron en el río Magdalena y en las aguas del Atlántico (García, 2018). Padilla mismo ingresó a los servicios de las fuerzas de la república en 1812 ostentando el cargo de contramaestre a bordo del buque bergantín “Independiente”, el cual se encontraba bajo el mando de la escuadrilla del comandante Pedro Duplin (Banco de la República, s.f.).

Durante ese periodo, Padilla, al mando de la cañonera “Concepción”, obtuvo la primera victoria de la Marina de Guerra Nacional al capturar frente a Tolú en las bocas del río Atrato la fragata española “Neptuno”; gracias a esto fue meritorio su ascenso al grado de Alférez de Fragata y con esto el nombramiento como Segundo Jefe de Flotilla, la cual estaba compuesta por 400 marineros (García, 2018). Bajo el mando del Capitán de Navío Juan Nepomuceno Eslava², Padilla organizó las primeras operaciones del ejército independentista tanto en el mar Caribe, como en la red fluvial de la Guyana de Venezuela y en el río Magdalena (Armada Nacional, 2022). En 1814, fue puesto en prisión por Mariano Montilla por ser partidario del General Simón Bolívar (Banco de la República, s.f.).

² Comandante de la Marina Nacional de 1811 a 1815 (Armada de Colombia, 2022).





Para inicios de 1815, Fernando VII destacó bajo el mando de Pablo Morillo una flota de 60 buques y más de 15.000 soldados para reconquistar Cartagena y los otros territorios liberados del control español por los independentistas, siendo considerada esta la más grande flota de guerra que había cruzado el Atlántico García (2018). Ante esa situación, Padilla fue liberado y restituido en el cargo como Alférez con el objetivo de organizar la defensa de la ciudad de Cartagena, que en aquel momento se constituía como el símbolo militar del movimiento republicano y que también se consideraba la fortaleza militar con mayor poder del Caribe (García, 2018). Sin embargo, Padilla no tuvo éxito, ya que sufrió una importante derrota ante la flota del Coronel Francisco Tomás Morales, llevándolo inicialmente a su refugio en las fortificaciones de la isla de Bocachica (García, 2010) y, a la caída de Cartagena, se ve forzado a viajar hacia Haití acompañado de Simón Bolívar (Armada Nacional, 2022).

En 1816 Padilla luchó en Venezuela al lado del Almirante Pedro Luíz Brión y, en 1817 le fue otorgado nuevamente un ascenso de forma meritoria en esta ocasión al grado de Capitán de Fragata por su participación en la batalla de Angostura; para el mismo año participa en la campaña del Orinoco bajo el mando del Capitán de Navío Antonio Díaz; para esta campaña Padilla ostenta el cargo de Segundo Comandante de la Escuadrilla de Flecheras y Cañoneras (Banco de la República, s.f.). En 1818 sustituyó al comandante Díaz como Comandante de las fuerzas del Orinoco logrando el siguiente año librar dichos territorios de los piratas que favorecían al reino español (Banco de la República, s.f.).

En 1820 participó en la reconquista de Cartagena, después de una estrategia que incluyó inicialmente con la toma de Riohacha y luego los triunfos en las batallas de Laguna Salada y Ciénegas, esto al lado del General Mariano Montilla (Carabalí, 2016, pp. 27-28). Como reconocimiento al papel que jugó en el sitio de Cartagena, es ascendido al grado de General de Brigada y con este ascenso le fue otorgado el cargo de Comandante del Tercer Departamento de Marina (Banco de la República, s.f.).³ En 1823, al lado del Coronel Manuel Manrique, toma la ciudad de Maracaibo (Carabalí, 2016, pp. 27-28). Esta batalla tiene un especial significado ya que no es solo la mayor batalla naval librada en aguas americanas, sino que también marcó la liberación de medio continente del dominio español, con la derrota de la Real Marina Española (Armada Nacional, 2022).

Padilla también es reconocido por ser el responsable de presentar el proyecto de Ley Orgánica de la Marina de Colombia, que incluía desde la necesidad de que los marinos recibieran una instrucción teórica y práctica, así como la obligación del Estado de proporcionar en forma oportuna y adecuada tanto salarios, comida y dotación, como las pensiones para las viudas y

³ Dicho cargo fue establecido de acuerdo con la Ley del 14 de junio de 1821, la cual se emitía con una jurisdicción de las costas desde Riohacha, pasando por las de Santa Marta, Cartagena y costas del Atrato hasta el Escudo de Veraguas (Banco de la República, s.f.).





discapacitados. En 1825 fue electo integrante del Colegio Electoral de Cartagena y en 1826 senador por Magdalena, cargo en el que fue partidario de los constitucionalistas liberados por Santander (García, 2018).

Padilla fue acusado injustamente de ser cómplice del plan para asesinar a Bolívar en 1825 y, si bien fue liberado por los conspiradores de la prisión en la que estaba para ganarse su apoyo, Padilla no estaba de acuerdo con dicho plan. No obstante, por órdenes de Bolívar, fue juzgado por un tribunal militar a cargo de Rafael Urdaneta y Tomás Barriga Padilla, en el cual fue condenado a pena de muerte por fusilamiento el 22 de octubre de 1828. Fue injustamente fusilado en la plaza de la Constitución de Bogotá (García, 2018), entregando su vida con tan solo cincuenta años de edad (Gossaín, 2014). En 1831 la Convención Nacional realizó la rehabilitación de su memoria en nombre del pueblo colombiano, en la cual fue considerado como un mártir de la democracia (Escuela Naval “Almirante Padilla”, 2022).

LA ESTRATEGIA MILITAR QUE DESEMBOCA EN LA BATALLA FINAL DEL LAGO DE MARACAIBO

A pesar del triunfo logrado por el General Bolívar en Carabobo, la batalla naval del lago de Maracaibo es considerada por los historiadores como la gran batalla de liberación del pueblo venezolano, donde los reductos del ejército realista que permanecieron en las costas venezolanas, especialmente en la región de Puerto Cabello y la toma del General Francisco Tomás Morales a Maracaibo, generaban un riesgo latente a la seguridad del proceso de independencia de las nacientes repúblicas.

El historiador colombiano, Capitán de Navío (R) Enrique Román Bazurto, comenta sobre la campaña naval que desemboca en la batalla del lago de Maracaibo:

A la Marina patriota de Colombia le correspondió afrontar, entre 1810 y 1828, la época más brillante y difícil en el conflicto naval que fue definitivo para que Bolívar pudiera consolidar la liberación de cinco repúblicas. La intrepidez de los buques que izaban la bandera colombiana fue conocida en casi todos los mares. (Román, 2005, pp. 25-26)

Luego de la victoria lograda por el ejército republicano en Carabobo, el remanente del ejército realista que oscilaba alrededor de 4.000 hombres encuentra refugio en la fortaleza de Puerto Cabello que, abrazado por sus aguas tranquilas y sus condiciones geográficas, ofrecía para el campo militar ventajas marítimas y desde donde se proyectaría por parte de Morales la retoma de Maracaibo, objetivo importante por su ubicación geoestratégica, pues se encontraba en posición central en las líneas internas contra Riohacha, Valle de Upar, Cúcuta y Coro (Eljuri-Yúnez, 1969), disponible para recibir apoyos en provisiones, munición y tropas.

A inicios de 1822, se efectúa la captura de Maracaibo por el General Morales, evidenciando la urgencia de consolidar el control sobre la zona norte del territorio por parte de los





republicanos y con esto evitar cualquier intención de retoma por los realistas sobre el proyecto independentista que se proyectaba hacia la campaña sur. El General Bolívar destaca a Santander en atención a la campaña de la costa norte y sobre las líneas de comunicación marítimas, con el objetivo de reducir cualquier esfuerzo de fortalecimiento en las posibilidades del ejército realista proveniente de las islas del norte, para lo cual se organizaron cinco operaciones en Maracaibo como lo relata el Contralmirante Antonio R. Eljuri-Yúnez, siendo las batallas que permitieron la liberación de medio continente, entre las cuales la primera consistió en una operación naval para el desembarco en Paraguaná y en Maracaibo, con el objetivo de auxiliar al gobernador De Clemente, liderado por el Capitán de Navío Beluche, la cual fue repelida en la barra por tropas realistas, obligando el retiro a Riohacha (Eljuri-Yúnez, 1969, p. 230).

La segunda, una expedición terrestre comandada por el General Páez, con el objetivo de fortalecer el sur del lago de Maracaibo. La tercera, en una operación tanto por mar como por tierra, bajo el mando del General Mariano Montilla con el objetivo de obstaculizar los movimientos de Morales, los cuales fueron derrotados por el realista en la llanura de Garabulla. Posteriormente, se realiza una serie de encuentros por parte del ejército de Morales y las tropas republicanas. En primera instancia, en el avance de los realistas hacia Cúcuta donde son forzados a retroceder, luego en un avance hacia la serranía del Perijá en dos divisiones, bajo la designación del Coronel Mendoza y el Coronel Narciso López con la intención de llegar al Valle de Upar y Riohacha, las cuales fueron derrotadas por Montilla (Eljuri-Yúnez, 1969, p. 231).

Debilitado y cercado el ejército realista de Morales se empieza a preparar el ataque coordinado de reconquista de la provincia, por parte de Montilla. La flota naval al mando del Almirante Padilla como comandante del Tercer Departamento de la Marina republicana, quien tenía la designación de reducir las fuerzas en el fortín de la barra de Maracaibo⁴, hazaña que se convertiría en “la máxima batalla naval registrada en aguas americanas” (Ortega, 1974, p. 1)⁵.

Logrado el bloqueo del golfo de Coquivacoa⁶ por las diferentes acciones previas, tanto en el ámbito terrestre como el marítimo e identificado el enemigo sobre las costas y el aún pre-

⁴ El paso de la barra se caracterizaba por su dificultad y peligro al contar de forma natural con accidentes como sus bajos, su estrechez y la corriente predominante, lo que generaba que se requiriera el apoyo de botes que guiaran su paso a los buques que buscaban fondeadero en el lago (Salazar, 2015).

⁵ La Ley 69 del 30 de junio de 1881 del Congreso de los Estados Unidos de Colombia, mediante la cual se ordena erigir una estatua en honor al Almirante José Padilla, exponía en el considerando: “10° Finalmente, que este valeroso, incansable e intrépido marino, no olvidando su bautismo en la batalla naval de Trafalgar, pasó sobre fuegos vivos por entre los esteros y castillos de San Carlos y forzó la Barra de Maracaibo en 1823, sellando con este hecho la empresa naval más atrevida y gloriosa de la Independencia”. Y decretando el levantar una estatua en la plaza principal de la ciudad de Riohacha, capital del Departamento de La Guajira, con el grabado “A José Padilla, experto marino que forzó la Barra de Maracaibo pasando a fuego vivo entre los esteros y castillo de San Carlos, la patria agradecida, MDCCCLXXXI”. <https://n9.cl/yp5ld>

⁶ La campaña de Zulia de 1823 se caracterizó por el desarrollo de una sucesión de acciones de carácter terrestre y marítimos, con el aporte de gran número de fuerzas y medios, con el importante sostenimiento en el tiempo



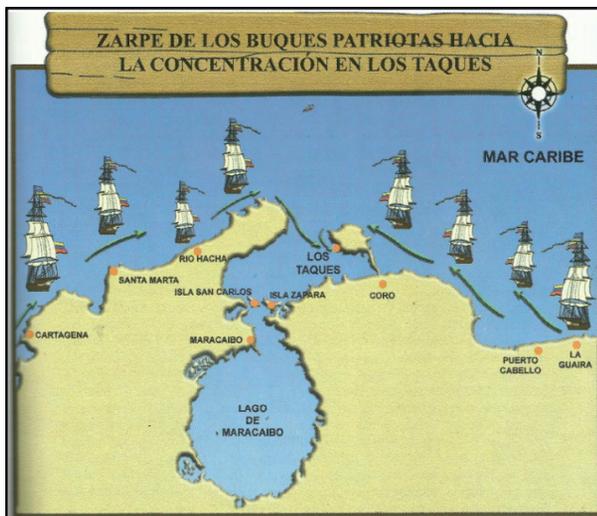


dominante dominio de las aguas por parte de los realistas, era necesario iniciar la preponderancia de los espacios marítimos, los bloqueos de líneas de comunicación marítimas y el dominio del mar.

Dadas las circunstancias por el desgaste de más de una década de guerra, afectando el aporte en factores económicos y de combatientes y la disposición de Colombia en la campaña de liberación al sur, se hacía necesario un enfoque directo sobre el frente norte para poner fin a las amenazas de reestructuración y reaprovisionamiento de los ejércitos realistas.

Figura 2

Zarpe de los buques patriotas hacia la concentración en Los Taques



Fuente: Jiménez (2008, p. 43).

El escenario mostraba unas fuerzas navales españolas apostadas en La Habana bajo el mando del Capitán de Navío Laborde, Segundo Jefe de la Escuadra de los Mares de la América Septentrional⁷, destinadas a auxiliar a Morales con el objetivo de la reconquista desde España, mientras por la fuerza patriota se encontraba el General Soublette, Comandante del Distrito Militar Norte⁸, quien procura apoyar al General Lino de Clemente en Trujillo. Sin embargo, la posición y dominio del ejército realista impiden los avances de los patriotas generando un cambio de estrategia y liderazgo.

y la complejidad de la amplitud en el terreno, considerándose más compleja que la campaña de Boyacá y a la misma altura de la campaña de Carabobo, o la campaña Sur (Maita, 2019, p. 160).

⁷ Sección de la Real Armada Española con cuartel general en La Habana y con la disposición de la Fragata “Constitución”, la Corbeta “Ceres” y los bergantines “San Carlos”, “Esperanza” y “General Riego” (Maita, 2019, p. 162).

⁸ Guarnición creada por el General Bolívar posterior a la batalla de Carabobo que comprendía el centro-norte y occidente de Venezuela, con el objetivo de terminar los remanentes del ejército realista.

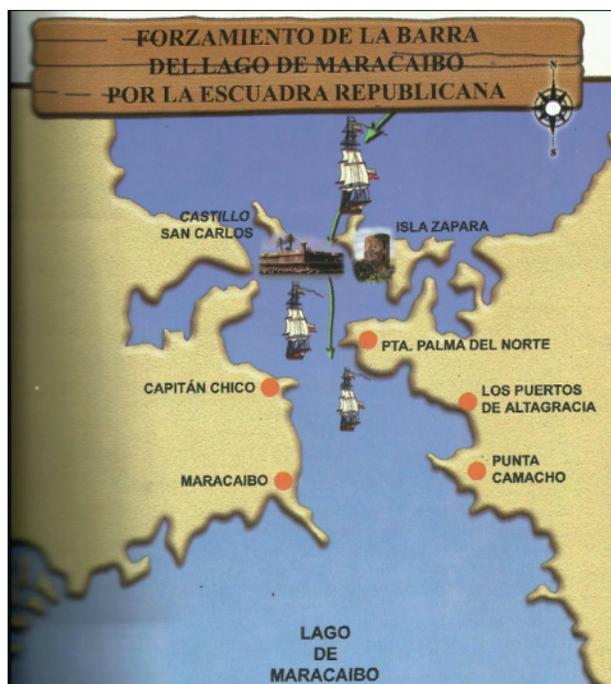




En enero de 1823, se reúne el consejo de oficiales bajo el mando del General Montilla y con la presencia del Almirante José Padilla⁹, el Capitán de Navío Beluche, Capitán de Navío Joly y Capitán de Navío Chitty, con el apoyo de los navegantes prácticos de esta jurisdicción, entre otros. En esta reunión, Montilla propone una maniobra bajo el principio de sorpresa con el objetivo de forzar la barra del lago de Maracaibo y apoderarse de la ciudad de Maracaibo, con un movimiento distractor por fuerzas de tierra lideradas por el propio Montilla, lo cual fue apoyado por el Concejo.

Figura 3

Forzamiento de la barra del lago de Maracaibo por la escuadra republicana.



Fuente: Jiménez (2008, p. 51).

Entrar al lago de Maracaibo a través de la barra se consideraba imposible y hacían de Maracaibo y el lago un reducto prácticamente invulnerable (De Mier, 1973b), al contar con las baterías españolas que efectuaban fuego cruzado de alrededor de 315 disparos sobre la flota patriota, compuesta por 22 buques de guerra, dentro de los cuales se puede destacar:

La corbeta Constitución; bergantines Gran Bolívar, Independiente, Marte, Intrépido, Libertador; goletas Espartana, Independencia, Terror de España, Rosalía y Rosa, y disponía además del Minerva, Venezuela, Bomboná, María Francisca, Ligera y General Bermúdez. (De Mier, 1973b, p. 29)

⁹ Asignado como Comandante del Tercer Departamento de Marina y de la Escuadra de Operaciones sobre Zulia.





Posterior al ágil y determinado ingreso por la barra, a principios de mayo, la flota patriota atraviesa la bahía de El Tablazo, evitando la retirada de los buques españoles del área, obteniendo el dominio del lago y efectuado un bloqueo naval¹⁰ y económico sobre la flota española, forzando a la determinación de las tropas españolas a entrar en la confrontación definitiva. En los meses siguientes se presentarán diversos enfrentamientos entre las flotas, lo que ayudaría al estudio por parte del comando patriota sobre las capacidades de las fuerzas rivales y con esto empezaría a determinar las ventajas tácticas sobre ellos; así mismo, las fuerzas realistas durante este lapso buscaban determinar cómo explotar el conocimiento del área geográfica y establecer el mejor tiempo y posición para desplegar su flota en la batalla final (Valencia, 1993).

Como parte de este conocimiento adquirido en el área, Padilla visualizaba las acciones finales manifestando su convicción en la victoria y arengando magistralmente a sus hombres en los momentos previos al inicio de la contienda con la siguiente proclama:

A todos los señores Jefes y Oficiales, tripulación y tropas de la Escuadra de mi mando. Compañeros: la puerta del honor está abierta; el enemigo nos atrae y nosotros le esperamos. ¿Qué mayor gloria podríamos desear? Superior es su fuerza; de nosotros, el valor y la decisión. ¿Le temeremos? No: ni el general Padilla, ni los bravos que tiene la honra de mandar vacilan jamás al ver el enemigo a su frente, sino por el contrario, ansían por que llegue ese momento.

Compañeros: yo estoy seguro que la suerte nos lo proporciona para descansar; y os aseguro la victoria, porque este es el último esfuerzo de nuestro agonizante enemigo. Vuestro general os acompañará como siempre hasta perder su existencia, confiado en vuestro valor y en la justicia de nuestra causa.

Colombianos: ¡Morir, o ser libres!

A bordo del bergantín de guerra ‘Independiente’, al ancla en Punta de Palmas, julio 21 de 1823. (López, p. 90).

Fue así como en la tarde del 24 de julio de 1823 la flota patriota se encontraba alineada ventajosamente contra la flota realista de Laborde “los buques republicanos avanzaron con rapidez asombrosa sobre la escuadra española que se quedó al ancla en espera del terrible golpe” (Valencia, 1993, p. 234). El inicio de la batalla se desenvuelve de forma sangrienta y sin forma de evadir las claras instrucciones definidas por Padilla a sus tripulantes se aproximan al abordaje sobre la flota española:

¹⁰ Es importante resaltar que el desarrollo de un bloqueo naval para la época representaba un reto significativo, debido a su complicación en las comunicaciones entre unidades navales al zarpar, la posición de patrulla de cada unidad involucrada, así como la logística propia de cada unidad que se debía llevar al final en el conjunto de toda la flota que desarrolla el bloqueo. Por lo que el estratega naval debía concentrar un esfuerzo común que centrara el objetivo y no en desembocar un esfuerzo amplio en todo el golfo de Coquivacoa.

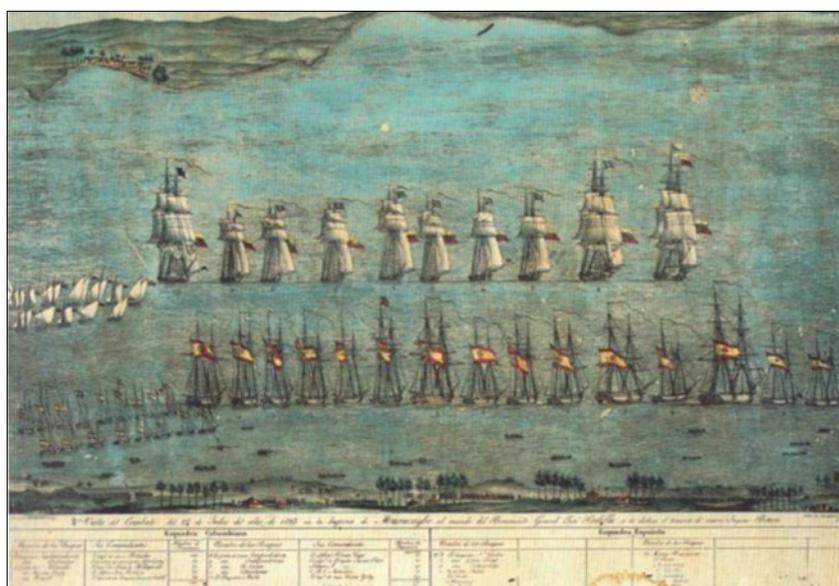




Marinos y tropas deben estar descalzos para el sigilo y la mayor destreza en los movimientos; sobre las cubiertas de los buques se echará arena húmeda para no resbalar con la sangre derramada; todas las mantas y cobijas empapadas para sofocar cualquier incendio; los cocineros y sirvientes, en lugar de preparar alimento alguno, se ocuparán de arrojar al enemigo granadas de mano y bombas de incendio; todos llevarán un lazo negro en el brazo para distinguirse del enemigo en el abordaje; se cerrarán escotillas y escotillones para que nadie rehúya el cuerpo y no quedará otro partido que combatir. (Valencia, 1993, p. 233)¹¹

Figura 4

2ª Vista del combate del 24 de julio de 1823 en la laguna de Maracaibo



Fuente: Langlumé (posterior a 1823).

Como resultado de esta lucha sangrienta resultaron 44 muertos y 119 heridos de la flota colombiana, mientras se sumaban 800 bajas entre muertos y heridos por parte de los españoles, donde se obtuvieron 69 oficiales y 369 soldados prisioneros (Machado, 1998, p. 280). El General Francisco Morales cayó en rendición frente a esta gesta heroica, mientras que Laborde emprendería derrotado su huida hacia Cuba. Tras la recuperación de Maracaibo se forjó el camino de consolidación de la libertad de Venezuela, junto con la liberación de medio continente.

¹¹ Se desarrolla un sangriento enfrentamiento al abordaje de los buques de guerra de la flota patriota sobre las fuerzas españolas, propias de las refriegas navales de la época con una brutal lucha cuerpo a cuerpo “en poco tiempo las aguas del lago se tiñen de sangre, cubriéndose de cadáveres y heridos que en ademanes de angustia luchan contra la muerte” (Valencia, 1993, p. 233).





El 3 de agosto de 1823 se efectúa la capitulación entre el General Padilla y el General Morales, este último dirigiéndose hacia Cuba y con las fuerzas restantes que seguían el pabellón español, dando así informe el General Santander a Bolívar de la situación, por nota desde el Palacio de Gobierno en Bogotá, el 25 de agosto de 1823:

Tengo la satisfacción de informar a V.E. que la campaña de Zulia se ha terminado felizmente, habiendo sido devuelto Maracaibo con sus fuertes al seno de la república. El ejército del Zulia, y más que todo, la Escuadra a las órdenes del General Padilla, han abatido el orgullo español en diferentes combates, y han arrancado al General en jefe del ejército la capitulación de que incluyo a V. E una copia. V.E. debe ver este documento cuanta ha sido la generosidad y beneficencia del gobierno, cuyas instrucciones han cumplido los jefes de operaciones, y cuánto puede valer a Colombia una conducta noble y gloriosa.

Estoy muy cierto de que V.E. recibirá esta noticia con el gozo que le inspiran los sucesos felices que las virtudes del Ejército Libertador producen para la República, y que en el resultado de esta campaña hallará realizada las seguridades que me atreví dar a V.E. [...], para que pueda V.E. obtener el título de Libertador del Perú y ser el ángel de paz y unión en la América meridional. (Jiménez, 2008, p. 129)

REPERCUSIONES Y CREACIÓN DE LA ARMADA DE COLOMBIA

El Caribe como cuna del proceso de conquista y colonia de España sobre América desempeñaba un punto de gravedad sobre el poderío español, con una alta participación en el control de las rutas marítimas, donde se generó la consolidación de un poder disuasivo de la Real Armada Española y fue en esa misma área de gravedad donde la batalla naval del lago de Maracaibo logra dar un golpe profundo sobre el poder naval español, negando el acostumbrado dominio y uso del mar, que impactaría en el proceso de independencia de naciones del continente suramericano.

Cabe resaltar la conformación de una marina de guerra que sustentaba sus bases en doctrina y experiencia, basados en la teoría de batallas navales que precedieron, el conocimiento de sus marinos, el entendimiento del entorno geográfico y el análisis del enemigo. De ahí que la batalla naval del lago de Maracaibo no se trató de un choque caótico de embarcaciones, se trató de todo un sostenimiento logístico, un planeamiento operacional, un trabajo conjunto y coordinado con tropas en tierra, con un factor decisivo en las costas con proyección hacia el mar y con una batalla final marítima enmarcada por el posicionamiento de dos formaciones en líneas rivales, como lo habían sido las grandes batallas de potencias navales de la época en Europa.

En la victoria de la batalla del lago de Maracaibo se logró la obtención del dominio de las costas del extenso litoral Caribe colombiano, consolidándose finalmente con la batalla de





Puerto Cabello, llegando así a dirigir la mirada de una flota colombiana con una posición ofensiva sobre el mar Caribe, incluso llegando a tener enfrentamientos en el mar de Cuba y Puerto Rico, demostrando no solo el creciente dominio de un poder naval representado en sus flotas, sino en el sostenimiento tanto en astilleros como en su voluntad política en el dominio del mar como interés de la nación.

Y es así como Colombia, con una posición geográfica privilegiada al ubicarse en el centro del continente americano, que facilitaba la proyección de su poder en la región a través del mar Caribe, representaría un apoyo decisivo de otros países en contra de las flotas españolas, como lo fue en el escenario de expedición conjunta México-Colombia para la liberación de Cuba, extendiéndose desde 1823 hasta 1828, teniendo como objetivo llevar la independencia del control español de Cuba y Puerto Rico, ayudados por el movimiento revolucionario cubano desde dentro de la isla.

Posterior al triunfo del lago de Maracaibo, no solo se vería una creciente marina de guerra colombiana que pasaría a dominar las aguas aledañas a sus costas, a través de una flota con poder disuasivo que disputaba el control del Caribe con la Real Armada española, sino que tras este crecimiento en el poder marítimo influenciaría en el fortalecimiento diplomático de la nación. Esto es reflejado en el reconocimiento pleno de la independencia de Colombia por parte de los Estados Unidos de América y la proclamación de la Doctrina Monroe, con la no tolerancia de reconquista colonial de América por los europeos (Hernández, 2008).

Finalmente, es importante mencionar los reconocimientos emitidos por el Gobierno nacional a la relevancia que representa la batalla naval del lago de Maracaibo, siendo consagrado el 24 de julio como el día de la Armada de Colombia. Del mismo modo, se ve representada en los bautizos de la Escuela Naval de Cadetes con el nombre del héroe naval “Almirante Padilla”, de igual forma con el máximo estímulo a los miembros de las fuerzas militares destacados por el espíritu militar, disciplina, compañerismo, consagración al trabajo, rendimiento en la instrucción, en el desarrollo de las tareas de Estado Mayor, trabajos de investigación científica y servicios eminentes a la Armada Nacional con la condecoración por virtudes de la orden del Mérito Militar “Almirante Padilla”. Así mismo, siendo emblemático en las unidades capitales de la flota naval de la Armada Nacional, ya que la actual fragata misilera (FM-51) ARC¹² “Almirante Padilla” es la tercera unidad naval que ostenta este nombre.

¹² ARC: Armada de la República de Colombia.





Figura 5

Fragata misilera ARC “Almirante Padilla”



Fuente: Comunicaciones Estratégicas, Armada de Colombia (2022).

CONCLUSIONES

En la reconstrucción de situaciones y circunstancias históricas con impacto estratégico que aquí se narran, es posible identificar la importancia que representó el mar Caribe en la conciencia hacia el mar del pueblo independentista de principios del siglo XIX. Un centro de gravedad del poder regional de la época, que, enfocado por una voluntad estratégica, volcó sus acciones a la imperiosa necesidad de contar con un poder naval que pudiera hacer frente al imperio español en la disputa del control del mar Caribe oriental.

De esta forma, la voluntad política, el apoyo económico y las alianzas estratégicas con actores internacionales, se convirtieron en factores fundamentales en la consecución de una marina de guerra. Y dentro de esa voluntad política el General Santander, como conductor del Estado, tenía una clara visión de la importancia del poder marítimo y la potencialidad de las costas para la consolidación de la independencia y el crecimiento de la nación. Esto, sin dejar a un lado la importancia de la visión hacia la consolidación de una flota naval con medios, conocimiento, un marcado liderazgo del Almirante José Padilla López y articulada con las tropas de tierra las cuales fueron definitivas en la estrategia general para la expulsión de la tropa realista.

Se produce así la victoria en la batalla definitiva del lago de Maracaibo sobre la Real Armada española, la cual generaría la estabilidad general de la Nueva Granada, hecho que llega a tener tal significancia como lo fue la batalla de Trafalgar para Inglaterra. Este hito naval





posicionaría a la flota colombiana de la época con un carácter ofensivo sobre el mar Caribe, logrando el reconocimiento distintivo de una Marina de Guerra visible, necesitada de un camino visionario en el fortalecimiento de su estructura para lograr la consolidación del poder naval regional, pero que años después caería en el olvido y sería solo por la vulneración de nuestros espacios e intereses marítimos que retomáramos la concepción lograda, mostrando la importancia de cada uno de los sucesos que distinguen a la marina de Colombia con siglos de historia y honor.





Referencias bibliográficas

- Acevedo, E. (1944). *Colaboradores de Santander en la organización de la República*. Cromos, Bogotá.
- Armada Nacional. (2022, 3 de abril). *El Almirante José Padilla*.
<https://www.armada.mil.co/eng/node/6745>
- Banco de la República (s.f.). *José Prudencio Padilla*.
https://enciclopedia.banrepcultural.org/index.php/Jos%C3%A9_Prudencio_Padilla
- Baralt, R. & Díaz, R. (2016). *Resumen de la historia de Venezuela: desde el descubrimiento de su territorio por los castellanos en el Siglo XV, hasta el año 1797*. Fondo Editorial UNERMEB.
- Campbell, D. (1992). *Writing Security. United States Foreign Policy and the Politics of Identity*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Carabalí, A. (2016). *Colombia y los héroes negros: un secreto a voces*. Revista Africana 3(5).
- Castex, R. (1938). *Teorías Estratégicas*. Société d'Éditions Géographiques, Maritimes et Coloniales.
- Comisión Colombiana del Océano. (2017). *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros - PNOEC*. Bogotá: Comisión Colombiana del Océano.
- Cortázar, R. (1954). *Cartas y mensajes de Santander*. Voluntad, vol. IV, No. 1.512.
- De Mier, J. (1973a). *Homenaje a José Padilla en el año del sesquicentenario de la Batalla Naval de Maracaibo*. Editorial Kelly.
- De Mier, J. (1973b). *El Almirante Padilla. Acción granadina en la Batalla de Maracaibo*. Biblioteca Banco Popular, vol. 52.
- Duvauchelle, M. Contralmirante. (1996). *La Geopolítica y la Oceanopolítica*. Revista de Marina. Chile.
- Eljuri-Yúnez, A. (1969). *La victoria del Lago de Maracaibo. En Batalla Naval del Lago de Maracaibo, Gloria e Independencia*. Tecnocolor, Caracas.
- Escuela Naval "Almirante Padilla". (2022, 2 de abril). *Historia del almirante Padilla*.
https://www.escuelanaval.edu.co/es/historia_almirante_padilla
- García, A. (2018, 22 de octubre). *José Prudencio Padilla, el libertador de los mares*. Prospec-tiva en Justicia y Desarrollo.
<https://projusticiaydesarrollo.com/2018/10/22/jose-prudencio-padilla-el-libertador-de-los-mares/>
- Gossáin, J. (2014). *Historia de una monstruosa infamia, José Padilla: el libertador del agua*. Armada de Colombia.
<https://n9.cl/3yrcw>
- Hernández, S. (2008). La significación del 24 de julio, en *Batalla Naval del Lago de Maracaibo, Gloria e Independencia*. Tecnocolor, Caracas
- Ibáñez, R. (1993). *El Armisticio*. En A. Valencia (Ed.), *Historia de las Fuerzas Militares de Colombia*. Tomo I. Planeta.
- Jiménez, H. (2008). *Batalla Naval del Lago de Maracaibo. Gloria e independencia*. Tecnocolor, Caracas.
- Jomini, A. (1862). *The Art of War*. Philadelphia: J. B. Lippincott.
- Landaeta, M. (1924). *Relación histórica en compendio de las operaciones del ejército expedicionario de Costa Firme durante el tiempo que estuvo al mando Francisco Tomás Morales*. Boletín de la Academia Nacional de la Historia, 14(30), 23-41.
- Langlumé. (Posterior a 1823). Litografía. Colección del Museo Bolivariano, Caracas.
- López, V. (1960). *José Padilla: Almirante de Colombia*. Renacimiento. Manizales.





- Lozano, A. (1988). *Santander 1792-1840*. Biblioteca de la Presidencia de la República, Bogotá.
- Machado, G. (1998). *Historia Gráfica de la Guerra de Independencia de Venezuela*. Tecnocolor, Caracas.
- Maita, J. G. (2019). *La importancia estratégica de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo (1823) en las Guerras de Independencia de Hispanoamérica*. Ciencia Nueva, Revista de Historia y política. Universidad Tecnológica de Pereira, Vol. 3, núm. 2.
- Nabers, D. (2011). *Identity and role change in international politics*. En S. Harnish, C. Frank y H. Maul (Eds.), *Role Theory international Relations: Approaches and Analyses* (74-92). Routledge. Nueva York.
- Ortega, E. (1974). *Bloqueo, rendición y ocupación de Maracaibo por la Armada colombiana al mando del Almirante D. José Padilla*. Armada Nacional, Sección de Imprenta y Publicaciones. Bogotá.
- Román, E. (2005). *Análisis Histórico del Desarrollo Marítimo Colombiano*. Armada Nacional de Colombia. 4ta. edición, Bogotá,
- Salazar, I. (2015). *La barra del lago de Maracaibo. Un poco de su historia*. Boletín de la Academia de historia del Estado Zulia, 51.
- Schönberg, K. (2009). *Constructing 21st Century U.S. Policy, Identity, Ideology, and América`s World Role in a New Era*. Palgrave MacMillan. Nueva York.
- Solís, E. Contralmirante. (1985). *Manual de Estrategia*. Academia de Guerra Naval de Chile, Tomo I
- Thibaud, C. (2003). *Repúblicas en armas. Los ejércitos bolivarianos en la guerra de Independencia en Colombia y Venezuela*. Planeta-Ifea.
- Thies, C. (2009). *Role Theory and Foreign Policy*. Jour.
https://www.researchgate.net/publication/228985348_Role_Theory_and_Foreign_Policy
- Torres, J. (1990). *El Almirante José Padilla: epopeya y martirio*. Imprenta y Publicaciones de las Fuerzas Militares, 2da. edición. Bogotá.
- Uribe-Cáceres, S. (2016). *Estrategia marítima, evolución y prospectiva*. Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto".
<https://doi.org/10.25062/9789585737693>
- Valencia, A. General. (1993). *Historia de las Fuerzas Militares de Colombia - Armada Nacional*. Tomo IV. Editorial Planeta Colombiana. Bogotá.
- Wegener, W. Vicealmirante. (2000). *La Estrategia Naval en la Guerra Mundial*. Buenos Aires.



Ejercicio de disparo de misil realizado por la Fragata ARC "CALDAS", de la Armada de Colombia.

Fuente: Armada de Colombia.





CAPÍTULO II

LA ARMADA DE COLOMBIA DEL SIGLO XIX A LA GUERRA DEL PERÚ¹

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287602465.02>

HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ*
NORBERTO PORRAS GALINDO**

Resumen

Durante la Gran Colombia se tuvo la necesidad de recurrir a los corsarios para conformar una marina de guerra. En el siglo XIX, debido a las diferentes guerras y conflictos, el desorden administrativo y el constante déficit fiscal en la construcción del Estado, el mar no fue una prioridad en un país con costas y espacios en dos mares. Las constituciones políticas implementadas en la república no contemplaban una Armada formalmente organizada. Tampoco se aprendió de los errores del siglo XIX y de diferentes humillaciones al honor nacional por falta de una marina de guerra, por lo que la guerra con el Perú, por el trapecio Amazónico, tomó al país por sorpresa y una vez más sin una marina debidamente conformada y operativa. Como efecto estratégico de dicho conflicto, resurgió de la Armada de Colombia que hasta el presente protege el azul de la bandera.

Palabras clave: Amazonas, Colombia, conflicto, marina de guerra, Perú.

Introducción

Como país nos asomamos al mar desde las luchas por la independencia. De la nada se tuvo que implementar una marina de guerra, cuando la estrategia consistía en mantener los puertos abiertos para el avituallamiento y suministros para el Ejército Libertador y disputarle a la Armada

¹ Capítulo de libro resultado del proyecto de investigación “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - II Fase”, del grupo de investigación “Masa Crítica”, de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, categorizado A1 por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (MinCiencias) y registrado con el código COL0123247. Los puntos de vista y los resultados de este capítulo pertenecen a los autores y no reflejan necesariamente los de las instituciones participantes.

* **Capitán de Navío (R).** Magíster en Relaciones y Negocios Internacionales de la Universidad Militar Nueva Granada. Especialista en Administración Financiera de la Universidad Escuela de Administración de Negocios (EAN). Ingeniero Naval Electrónico y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”. Docente e Investigador en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Contacto: mauricio.rodriguez@esdeg.edu.co - mauriciorodriguez22@gmail.com

** **Mayor de Infantería de Marina.** Magíster en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra. Ingeniero electrónico de la Universidad INCA de Colombia. Especialista en Defensa y Seguridad Marítima de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”. Contacto: porrasn@esdegue.edu.co





española el control de las líneas de comunicaciones marítimas entre las diferentes posiciones vitales para la causa de emancipación patriota.

Luego del estratégico triunfo de la batalla naval del lago de Maracaibo, el 24 de julio de 1823, que consolidó la independencia de Colombia, por vicisitudes económicas y políticas, se suprimió en 1826 la victoriosa marina de guerra patriota, relegándola a unas pocas unidades y sus tripulaciones en licencia temporal que a la postre se convirtió en permanente retiro del servicio.

Para el desarrollo del presente capítulo se tendrán en cuenta como referente temporal e histórico del acontecer de la Marina de Guerra nacional los diferentes periodos constitucionales en la construcción del Estado colombiano.

A lo largo de siglo XIX, la marina de guerra estuvo conformada por limitadas unidades a flote muchas veces existentes solo en inventarios registrados en papel, pero sin la capacidad y presencia naval efectiva; las contadas unidades navales, fueron a su vez utilizadas en las diversas guerras civiles a lo largo del siglo XIX, conforme a los intereses políticos de las facciones enfrentadas.

De igual manera en el siglo XIX, el país sufrió afrentas a su dignidad y soberanía al carecer de una fuerza naval con la capacidad de defender los puertos y líneas de comunicación marítimas. Se destacan los casos Barrot (1830), Rusell (1836), Mackintosh (1856), Oliver (1856) y Cerruti (1898), culminando con la pérdida del istmo de Panamá en 1903, luego de la desastrosa guerra de los Mil Días, situaciones que demostraron una vez más la necesidad de una escuadra naval para proteger y cautelar los intereses nacionales en los espacios marítimos tanto en el Caribe como en el Pacífico.

Luego de la deplorable pérdida del istmo de Panamá, el presidente Rafael Reyes Prieto durante su mandato (1904-1909), como concededor y protagonista de varios episodios en las guerras y conflictos que asolaron al país a finales del siglo XIX, interpretó que era ineludible nacionalizar y profesionalizar el ejército y la marina y, en una decisión política y de gobierno, contrató en Santiago de Chile una misión militar como fundamento de la reorganización castrense (Román, 2005b). En este sentido se reseña que el presidente Reyes:

Por decreto 434 del 13 de abril de 1907 creó la Escuela Militar de Cadetes [...] por decreto 793 de del 6 de julio de 1907 fundó la Escuela Naval Nacional y [...] por decreto 453 del 01 de mayo de 1909 se organizó la Escuela Superior de Guerra”. (Román, 2005b, pp. 27-29)

Es así como al presidente Reyes su experiencia como hábil político, comerciante, empresario, explorador, abogado, diplomático y militar le hizo “entender que Colombia debía organizar una fuerza naval que hiciera respetar su soberanía con dignidad y evitar que, por negación de medios se repitiera el desastre del Istmo” (Román, 2005b, p. 28). Colombia, sin





embargo, no aprendió de los errores del pasado y en 1932 sufrió la toma de la ciudad de Leticia, y el Ejército Nacional con algunos pocos buques fluviales y sin una marina de guerra se aprestó a la defensa del territorio: el conflicto se llevó a cabo sobre la cuenca del río Putumayo frontera natural entre Perú y Colombia, en cercanía del municipio de Caucaiyá (renombrado Puerto Leguízamo) y la ciudad de Leticia sobre el río Amazonas.

Una vez más, de la nada, se debió organizar una flotilla fluvial con buques comprados de segunda mano y en disponibilidad en diferentes puertos de Europa y acudir al desarrollo de las operaciones navales fluviales en el área del conflicto. Consecuencia estratégica de este es el resurgimiento de la Armada de Colombia, originándose otras iniciativas para fortalecer la resurgida institución como la necesaria adquisición en 1933 de los destructores MC “Caldas” y MC “Antioquia”, comprados en construcción en el astillero naval de Lisboa, Portugal, así como otros eventos estratégicos que contribuyeron a este resurgimiento, como la fundación en 1934 de la Escuela de Grumetes y en 1935 la Escuela Naval de Cadetes.

Es preciso realizar un análisis crítico y de reflexión estratégica desde la perspectiva histórica, a manera de enseñanza sobre las repercusiones estratégicas y políticas, especialmente a partir del conflicto con el Perú, para el resurgimiento, estructuración y modernización de la Armada de Colombia en el contexto actual.

El presente capítulo tiene como propósito, entre la extensa y compleja historia de Colombia, destacar importantes acontecimientos sobre el devenir histórico de la Armada de Colombia en el escenario temporal comprendido desde la batalla naval del lago de Maracaibo hasta el conflicto con el Perú, que permita establecer en el contexto de construcción del Estado, la relevancia de una marina de guerra, para el orden y sostenimiento constitucional. Se registran aportes de estudios previos y formalizados de investigaciones históricas y académicas. Se hace énfasis en el conflicto con el Perú en el periodo comprendido entre 1932 y 1933.

Los desarrollos de la Marina de Guerra de Colombia en el siglo XIX tienen su antecedente en la Real Armada Española, particularmente desde las reformas administrativas y educativas implantadas desde mediados del siglo XVIII por la Casa Real de los Borbones, que tenía como propósito establecer una clase de funcionarios oficiales, administradores y letrados para el servicio a la Corona, en el cual el grado de Derecho en muchas ocasiones era un requisito. Sin embargo, se tendió a europeizar la preminencia de los cargos. En el Virreinato de la Nueva Granada a la mayoría de los criollos con las competencias necesarias y formados en los colegios mayores del Rosario y San Bartolomé les correspondieron cargos secundarios, donde la marina de guerra no fue una excepción (López & Barbosa, 2021).





LAS ACTIVIDADES DE LA MARINA DE GUERRA EN LAS LUCHAS Y CONSOLIDACIÓN DE LA INDEPENDENCIA 1810-1830

Luego de la batalla naval del lago de Maracaibo que consolidó la independencia de la Gran Colombia, no faltaron proyectos de prestantes patriotas con visión de un desarrollo marítimo de la, en su momento, naciente República, con costas en los espacios marítimos del Atlántico (Caribe), que incluía las costas del departamento de Cundinamarca o Nueva Granada de la cual era parte integral el territorio de la Costa Mosquitia –hoy parte de la República de Nicaragua–, las costas del departamento de Venezuela, y las costas de Panamá –hoy República de Panamá– y el área insular de las islas de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Igualmente, en el Pacífico que incluía también las costas de Panamá, costas del departamento de Cundinamarca o Nueva Granada y las costas de Quito y Guayaquil, que sería luego Ecuador, espacios marítimos no solamente importantes para el comercio y la navegación marítima, sino también para su cautela y protección que ameritaban la presencia de una marina de guerra.

Las expresiones y gritos de independencia tomaron fuerza en 1810 principalmente en Caracas y la Nueva Granada. En la provincia de Cartagena se vivió un agitado ambiente político e independista entre 1810 y 1812, que desembocó en la declaración de independencia absoluta de España el 11 de noviembre de 1811; en el entretanto, José María García de Toledo, presidente de la Suprema Junta de Gobierno de Cartagena, “expidió el 17 de septiembre de 1810 un decreto por el cual suprimió el Apostadero y creó la Comandancia General de Marina” (Román, 1996, p. 118). Ya en 1812, en medio de la compleja situación política que vivía Cartagena, Manuel Rodríguez Torices, al asumir la presidencia de la Junta de Cartagena del 18 de junio a diciembre de 1814, tomó algunas medidas como las que señala el historiador Román (1996), así:

Se preocupó por reforzar la precaria fuerza naval. Como las finanzas del Estado eran lamentables, promovió la financiación de audaces medidas económicas, como fueron la de mantener el papel moneda creado antes por la junta, [...] y autorizó la expedición de patentes de corso que procuraron buenos rendimientos al fisco. Al efecto, nombró de embajador al venezolano Pedro Gual y se le dio atribuciones para contratar corsarios. Se enviaron agentes a Baltimore, New Orleans y otros puertos de Estados Unidos para comprar equipo militar y armar buques en corso, así como para contratar personal extranjero para mandarlos y tripularlos. (p. 121)

Tanto García de Toledo como Rodríguez Torices, de ascendencia caribeña, entendieron la importancia estratégica y militar para Cartagena:

Del dominio del Caribe y del río Magdalena, para mantener libres sus comunicaciones en caso de guerra. Cristalizaron esta preocupación y organizaron con muchos esfuerzos y pocos recursos unas fuerzas navales incipientes, reforzadas por corsarios, lo cual era común en la época. (Román, 1996, p. 118)





En el mismo sentido de análisis en torno a los medios de la incipiente y deficiente Comandancia General de Marina (Sourdis, 2020) señala que,

Tanto la Armada Patriota de 1810 a 1815 como la Armada de la Gran Colombia de 1816 a 1830, estuvieron integradas en su mayoría por corsarios que navegaron bajo el pabellón cuadrilongo y rojo, amarillo y verde de Cartagena, adoptado como insignia oficial por las Provincias Unidas de la Nueva Granada y luego por el tricolor amarillo, azul y rojo de Colombia. (p. 264)

Vidales (1999), respecto de las actividades corsarias como soporte de las operaciones navales en las luchas de independencia, a que se vieron abocadas las nacientes repúblicas ante la carencia de medios –buques y tripulaciones– señala:

El curso hispanoamericano tiene dos periodos bien definidos: el de las primeras repúblicas (1810-1815), con participación casi exclusiva de franceses para los casos de Venezuela y Cartagena; y el de las guerras de independencia y consolidación de los nuevos Estados (1816-1827). Los años de mayor actividad corsaria, los de la edad de oro del curso hispanoamericano son los de 1816 a 1823: es decir, desde los preparativos de la célebre Expedición de los Cayos, el inicio de la flota de Luis Brión y de las grandes aventuras de Luis Aury, pasando por la fiebre corsaria que caracterizó los últimos años del ciclo artiguista, hasta el fin de las guerras de independencia. (p. 251)

Así mismo, es posible concluir sobre una apreciable fuerza naval de Cartagena con diferentes tipos de unidades, entre las que se destacan varias unidades corsarias. En este sentido Román (1996) señala las siguientes consideraciones:

El 86 % de dichas embarcaciones estaban armadas en corso, era una colección miscelánea de naves y tenían nombres exóticos que iban desde algunas advocaciones de la Virgen María hasta uno denominado “Conejo” y todos sus capitanes y la gran mayoría de los tripulantes eran foráneos y agresivos, pero capaces. [...] esto explica porqué en gran parte de los combates y escaramuzas sostenidas por la armada patriota durante la lucha por la emancipación, casi no figuran marinos criollos, pues eran escasos. [...] puede asegurarse que los oficiales extranjeros eran de los que comúnmente merodeaban por las Antillas buscando a quién servir [...] lo más importante era que la marina española estaba todavía en capacidad de hostilizar el comercio que había crecido entre sus colonias y las naciones extranjeras, pero no era capaz de privar del dominio del mar a esta considerable fuerza de corsarios que sería el núcleo de la futura grandeza de la Gran Colombia en el efímero lapso de 1819 a 1928. (p. 127)

La modalidad corsaria fue la herramienta necesaria, efectiva y a la mano, para que las nacientes repúblicas pudieran conformar una marina de guerra. Baltimore, Nueva Orleans y Haití fueron importantes centros de actividades corsarias, una actividad rentable de acuerdo

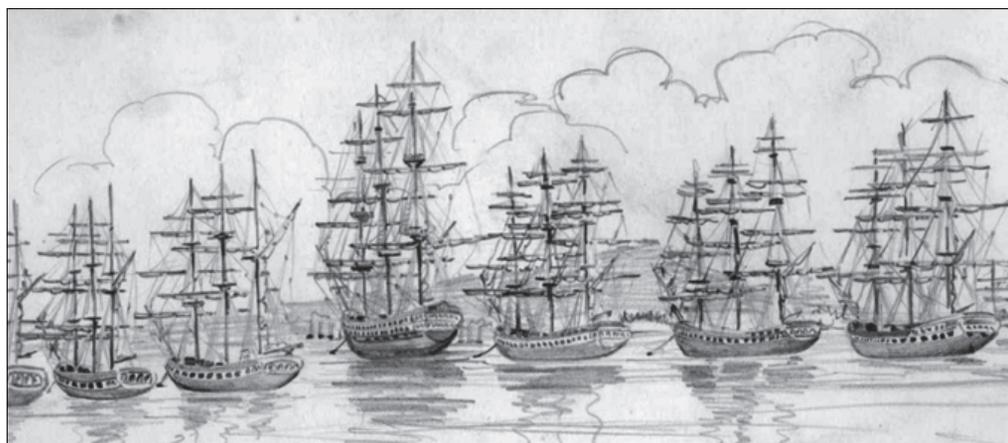




con las ordenanzas navales españolas de 1801, que se aplicaron en Cartagena y Colombia con los ajustes necesarios. Los corsarios fueron de diversas nacionalidades: franceses, ingleses, norteamericanos, y, por supuesto, granadinos y colombianos. El corsario aportaba su buque y tripulaciones a cambio de la patente o licencia de corso, para capturar navíos enemigos y repartirse el botín, entregando la parte correspondiente al Estado que otorgaba la licencia, que servía a la vez para recoger recursos para el exiguo presupuesto (Sourdis, 2020).

Figura 1

Apostadero de Cartagena en 1926



Fuente: Armada de Colombia (2015, p. 20).

La Constitución Política de agosto de 1821, instrumento político aprobado en la Villa del Rosario de Cúcuta, creó la República de Colombia denominada en la historiografía como la Gran Colombia, por unión de los territorios de la Nueva Granada, Venezuela y Panamá en 1821, Quito y Guayaquil en 1822. Comprendía 191 artículos y daba vida a este nuevo país en el concierto internacional de la época fijando las reglas fundamentales para su devenir.

Para liderar esta transformación política, el Congreso constituyente eligió por votación como presidente de la república a Simón Bolívar y vicepresidente a Francisco de Paula Santander; todavía en plena guerra de independencia, se asumió la difícil tarea de organizar un inmenso país en su transición de las condiciones de la Colonia, pasando por las vicisitudes del proceso de emancipación, arribando a la vida republicana en una sociedad que enfrentaba múltiples problemas y conflictos políticos, económicos, sociales y militares aún por resolver. No solamente a nivel de departamentos –Cundinamarca, Venezuela y Ecuador– sino a nivel de las diversas regiones, los sistemas de hacienda, los resguardos, los indígenas, los negros esclavos, los mestizos, las élites criollas en defensa de sus intereses, los artesanos, etc. (Rodríguez, 2005).





En ese escenario de construcción de país, la conformación de una marina de guerra no era un problema menor y requería de los mejores propósitos políticos y realidades financieras y administrativas; en ese interés en ejercicio de su cargo, el cartagenero Rafael del Castillo y Rada, quien ingresó a la marina patriota en 1810, y que prestó sus servicios en la campaña del Bajo Magdalena y en el sitio de Cartagena de Indias, como Secretario de Estado en el despacho de Marina y de Guerra, recibió el encargo de elaborar un Proyecto de Ley Orgánica de la Marina, el cual entregó el 7 de julio de 1823 en las sesiones del segundo semestre del citado año. Merecen destacarse por la visión y proyección de un desarrollo marítimo, los siguientes conceptos: la “Necesidad de fomentar la Marina Militar de la República”, teniendo en cuenta la extensión que hemos señalado en las costas del Atlántico y el Pacífico, la protección del comercio marítimo y la defensa de los principales puertos, aprovechando las experiencias adquiridas durante la prolongada guerra marítima en las luchas de emancipación (Rodríguez, 2005).

La citada ley igualmente contemplaba en su articulado la conveniencia de proteger el comercio marítimo nacional, el fomento de la construcción naval, la formación de personal idóneo de oficiales y tripulantes para los buques mercantes, el análisis de la fuerza naval existente y las variaciones que se proponían a esta, el fortalecimiento de sus principales puertos, como bases con sus respectivos arsenales, el apoyo logístico que requería la marina para el futuro, protección del cabotaje, control del contrabando y el servicio del correo marítimo.

Todas estas propuestas representaban importantes conceptos para un desarrollo marítimo nacional. Sin embargo, por las difíciles vicisitudes económicas y financieras que sufría la naciente república, además de la insolvencia económica producto de los empréstitos y deudas nacionales e internacionales para cubrir los avituallamientos y apoyos logísticos de aprovisionamiento, sostenimiento de material y equipo, como también los gastos relacionados con las campañas militares y navales en pro de las gestas de emancipación, hacían que el presupuesto de la época tendiera a la ruina o a la quiebra, lo que no permitió que se tuviera en cuenta el proyecto de ley por falta de recursos financieros.

En ese acontecer de construcción de país la siempre presente realidad de insolvencia financiera fue invariable y, lo más grave, que, ante la falta de una conciencia marítima nacional, se convirtió en constante realidad; de esta manera, los legisladores y posteriores generaciones no tomaron incitativas para una implementación progresiva de oportunidades de desarrollo marítimo acorde con la relevante condición geográfica y estratégica del país con costas y aguas en dos océanos (Rodríguez, 2005).

Según Jaramillo (2005), en el escenario temporal de la Gran Colombia es pertinente destacar situaciones de intención de proyección marítima: el 28 de julio de 1822 se funda la Escuela Náutica en Cartagena por el General Francisco de Paula Santander, vicepresidente de la Gran Colombia y encargado de la Presidencia; en 1924 se gradúan los únicos ocho guardia-





marinas que logró formar la citada escuela. El empresario inglés Juan B. Elbers establece la navegación por el río Magdalena y sus afluentes en 1823, en concordancia con la autorización proferida por el Congreso de Colombia con exclusividad comercial por un término de veinte años. En mayo de 1825 se vislumbró la posibilidad de apoyar navalmente a México para actuar en el bloqueo a la fortaleza de San Juan de Ulúa, último reducto español, operación naval que no se llevó finalmente a cabo.

De igual manera, en octubre de 1825 para solventar los costos de la escuadra, el Libertador analizó la posibilidad y consultó con Santander, quien no la apoyó, la de prestar ayuda a la Argentina, ante una posible y eventual guerra con Brasil; también se consideró la posibilidad de bloquear a Cuba, donde los españoles nuevamente habían conformado una fuerte escuadra que tuvo la mala suerte de ser sorprendida en mar abierto, por un huracán de dimensiones catastróficas, de los que eventualmente se generan en el Caribe por los meses de agosto y septiembre, siendo destruida y eliminando de paso el potencial peligro naval español. El 3 de marzo de 1826 se crea el Ministerio de Marina, designando al militar venezolano Lino de Clemente y Palacios para ocupar esa cartera (Jaramillo, 2005).

Los dos grandes estadistas de la Gran Colombia tenían visiones estratégicas distintas. Según Maita (2017), existió un choque de visiones geoestratégicas entre Bolívar y Santander en la República de Colombia (1819-1830)², referentes a la orientación geográfica de la estrategia política y militar del Estado. Mientras que Bolívar miró hacia el sur con una visión netamente terrestre, Santander lo hizo al norte, con una visión marítima. La dicotomía entre ambas ideas condicionó en buena medida la evolución de las fuerzas armadas colombianas y tuvo un impacto a nivel continental, definiendo el equilibrio de fuerzas en Sudamérica y el Caribe hasta el siglo XX. Santander tuvo una gran visión marítima, de acuerdo con Maita (2017), como elementos de análisis:

El 30 de marzo de 1822 firmó la Ordenanza Provisional de Corso, [...] en julio decretó incentivos para el alistamiento de marineros en la Armada. Ese mismo año Santander creó también la Infantería de Marina. En febrero de 1823 desarrolló mediante un decreto la organización de la Armada según los cuatro Departamentos de Marina previstos en 1821 [...] a partir de 1823, Santander impulsó de diversas formas el crecimiento de la armada. Inició las negociaciones conducentes a la adquisición de buques de guerra en Estados Unidos y Suecia, además de su intención de construir cincuenta pailebotes cañoneros. En mayo de 1824, Santander y el Secretario de Guerra y Marina, Pedro Briceño Méndez, solicitaron al Senado aumentar el salario de los extranjeros enlistados en la Armada, debido a que era muy bajo [...] mantuvo desde 1824 hasta 1826 un minucioso monitoreo de la actividad española en Cuba y Puerto Rico, a fin de no ser sorprendido

² Comúnmente conocida como la Gran Colombia.





por un ataque enemigo sobre la costa norte del país, e identificar a su vez un momento favorable para atacar las dos islas mencionadas. (pp. 20-22)

Conforme a la descripción efectuada por De la Reza (2003), en el mismo 1826, Bolívar, desde Perú, donde se encontraba en desarrollo de sus campañas militares, convoca e impulsa el desarrollo del Congreso Anfictiónico de Panamá, celebrado entre el 22 de junio y el 15 de julio de 1826, en la Sala Capitular del Antiguo Recinto del Convento de San Francisco en la Ciudad de Panamá; al término de las diez sesiones del Congreso, la Asamblea aprueba cuatro documentos: a) Tratado de Unión, Liga y Confederación Perpetua; b) un acuerdo sobre las condiciones de reunión y negociación de la Asamblea; c) la Convención de Contingentes, y d) un informe confidencial sobre asuntos estratégicos; se destaca por su importancia política el Tratado de Unión, Liga y Federación Perpetua, entre las repúblicas de Colombia (Cundinamarca, Venezuela y Ecuador), Centroamérica (El Salvador, Guatemala, Costa Rica y Nicaragua), Perú y los Estados Unidos Mexicanos.

Es importante destacar desde el ámbito naval-militar lo contemplado respecto de la Convención de Contingentes, de gran importancia militar y parte medular del proyecto en su versión defensiva. De la Reza (2003) resalta que los firmantes se comprometían con la defensa del territorio confederado conformando un ejército de 60.000 efectivos y una marina encargada de proteger la costa atlántica de Hispanoamérica, que se compondría de una escuadra de buques mexicanos, colombianos y centroamericanos, bajo el mando de una comisión tripartita. La costa del Pacífico, por su parte, sería protegida por los buques peruanos bajo el mando de oficiales de ese país. Se convocó una segunda reunión con sede en Tacubaya, México, para continuar con los asuntos que se consideraban pendientes. Sin embargo, el proyecto solo fue ratificado por Colombia, asimismo la ausencia de Argentina, Chile, Brasil y los Estados Unidos de América no permitió que prosperara la iniciativa estratégica de Bolívar de una integración latinoamericana.

En abril de 1826 ocurre el movimiento separatista liderado por el General José Antonio Páez en Venezuela, conocido como La Cosiata, que obliga a Bolívar a regresar con urgencia de las campañas del sur donde ejercía el liderazgo político y militar; llegado a Bogotá el 14 de noviembre de 1826, reasume la Jefatura del Estado, dicta algunas medidas ejecutivas y viaja diez días después por la vía a Cúcuta para reunirse personalmente con el insurrecto general en Valencia el 4 de enero de 1927; en medio de la agitación política, el Libertador tiene tiempo para expedir un decreto el 7 de diciembre 1826, en que estima:

Que eliminada la amenaza de un ataque naval desde Cuba por efectos de catastrófico huracán, y en razón que no se avizoran compromisos reales que requieran el uso de la Marina de Guerra y por tal razón no se justifican los enormes costes que esta demandaba. (Jaramillo, 2005, s.p.)





Elimina entonces con la anterior argumentación el Libertador el Ministerio de Marina y regresa la escuadra con sus actividades administrativas y operacionales al Ministerio de Guerra, reduciendo presupuesto y unidades navales (Jaramillo, 2005). La decisión es comunicada a Padilla por Soubllette el 7 de diciembre en los siguientes términos:

S.E. el Libertador [...] en atención a las escaseces del erario nacional y deseoso de economizar gastos [...] aprovechando el descalabro que ha sufrido la escuadra española [...] el pasado noviembre, se ha servido disponer [...] empiece y verifique a la mayor brevedad el desarme de todos los buques de guerra, surtos en el puerto de Cartagena, a excepción de la corbeta “Ceres” y las goletas “Manrique”, “Rosa” y “Atrevida” [...] que los generales, jefes y oficiales de la Armada que no queden con destinos efectivos [...] sean considerados de licencia temporal sin sueldo alguno y sin derecho a reclamarlo después. (Rodríguez, 2005, p. 252)

Tal decisión del Libertador, no obstante la importancia estratégica y militar para una nación con costas en dos mares, fue motivada como se cita anteriormente, por las cuantiosas deudas por empréstitos nacionales e internacionales que hacían para la época inviable mantener una marina de guerra; las decisiones de Estado se enfocaron en prioridades, en que su clase dirigente abogaba por sus propios intereses económicos, sociales, políticos y administrativos y donde el mar no era una necesidad y menos una prioridad, situación que se repetiría por más de un siglo en los diferentes episodios del acontecer nacional (Rodríguez, 2005).

En el acontecer nacional del Estado en formación de la Gran Colombia, las diferencias entre centralistas y federalistas que desde la Patria Boba se presentaban, al igual que las dificultades y diferencias políticas, económicas y principalmente sociales, que afloraban con sus propios intereses entre las gentes de las diferentes regiones de la república, motivaron la convocatoria de la Convención de Ocaña el 9 de abril de 1828, para reformar la Constitución de Cúcuta, en medio ya de las marcadas diferencias entre los seguidores de Bolívar, centralistas, y los seguidores de Santander, federalistas. La convención se disolvió por falta de quórum al retirarse los seguidores de Bolívar; el Libertador asume entonces el 28 de agosto el control del Estado con funciones dictatoriales para tratar de unificar a la agitada república; se presenta el 25 de septiembre la conocida Conspiración Septembrina en contra de Bolívar, donde, entre otros, son acusados sin pruebas Padilla y Santander como conspiradores. Padilla, héroe naval y padre de la ya extinta marina de guerra de la Gran Colombia, es ejecutado y Santander que apoyaba iniciativas de desarrollo marítimo es exiliado, acciones que de paso eliminaron cualquier intención de restituir una fuerza naval (Rodríguez, 2005).

Las diferencias políticas, sociales y económicas se acentúan entonces entre diferentes sectores de la república en formación. Para evitar enfrentamientos y derramamientos de sangre, Bolívar renuncia el 4 de mayo de 1830 a la Presidencia de la nación, precipitando la virtual





separación de Venezuela y Ecuador en septiembre de 1830 como repúblicas independientes; el Libertador muere el 17 de diciembre del mismo año, dando fin a su sueño de conformación de una gran entidad política latinoamericana. En 1830 la historiografía registra el Congreso Constituyente en Bogotá del 29 de abril de 1830, que dio vida a una Constitución que duró menos de dos años y que en la práctica no tuvo una aplicabilidad política y constitucional.

LA REPÚBLICA DE LA NUEVA GRANADA 1831-1858

El General venezolano Rafael Urdaneta, último presidente de facto de la Gran Colombia, ante el ambiente de inconformidad política y social en su contra, mediante el Acuerdo o Convenio de Apulo, el 28 de abril de 1831 entregó el mando de la nación a Domingo de Caycedo, quien la preside hasta el 21 de noviembre en que pierde vigencia la Gran Colombia conforme a las nuevas decisiones políticas y jurídicas; se sucede un breve interregno de José María Obando del Campo, del 21 de noviembre de 1831 al 10 de marzo de 1832. La Convención que tiene lugar el 2 de octubre de 1831 con los representantes de las regiones centrales de Cundinamarca crea el Estado de Nueva Granada y que a continuación al aprobarse la nueva Constitución Política el 1 de marzo de 1832 sería denominada República de la Nueva Granada (Rodríguez, 2005).

Con relación a la conformación de una marina de guerra, en el articulado de la citada Constitución, se señalaba en la Sección V. De las atribuciones del Congreso, Artículo 74.- Son atribuciones exclusivas del Congreso: numeral 12. Fijar todos los años la fuerza de mar y tierra, y el modo de levantarla, determinando la que haya de haber en tiempo de paz, y su aumento en tiempo de guerra, o en el caso de una conmoción interior a mano armada, o de invasión exterior repentina; decretar su organización y reemplazo, e igualmente que la construcción y equipo de la marina. Se establecía igualmente en la Sección II. De las funciones, deberes y prerrogativas del Presidente de la República. Artículo 106.- Son atribuciones del Poder Ejecutivo: numerales 15. Conceder patentes de corso, cuando así lo determine el Congreso, y 16. Expedir patentes de navegación; se infería entonces la creación de una fuerza naval, y la posibilidad de recurrir a la Patente de Corso para constituir una marina de guerra tal como había acontecido en los primeros días del proceso de independencia, y de otra manera la oportunidad de impulsar la marina mercante mediante las patentes de navegación. Al menos en el papel se contemplaba la institucionalidad de una marina de guerra en el nuevo orden político de la nación (Función Pública, 2022a).

El General Santander, al asumir la Presidencia por nombramiento de la Convención Granadina el 10 de marzo de 1832, conocido por ser impulsador de las actividades marítimas, alcanzó a publicar algunas disposiciones para organizar la marina de guerra, con componentes en el Caribe y en el Pacífico, sin embargo las difíciles circunstancias políticas de la época y las deficiencias financieras, a la vez que el desorden administrativo de las diferentes dependencias





del Estado hicieron desaparecer en la práctica una marina de guerra que fue observada con admiración en el continente por su fuerza y valor, quedando en el papel las buenas intenciones (Jaramillo, 2005).

El Secretario de Guerra y Marina José Hilario López, destacaba en su informe al Congreso el 3 de marzo de 1833:

Que la Marina Militar de la Nueva Granda estaba reducida a las goletas de guerra Granadina y Roza, cuatro pailebotes a saber: Ejecutivo, Telégrafo, Meta y Cartajena, dos grandes flecheras María y Boyacá y un Bongorin pequeño de nombre Bate [...] la infantería de marina con que cuenta el ejecutivo para guarnecer los buques de guerra del Estado, consiste en una compañía que se mandó a establecer en Cartagena por decreto el 28 de julio de 1821, que no está completa por falta de medios. (López, 1833, s.p.)

Entre 1839 y 1842, durante el mandato presidencial de José Ignacio de Márquez, ocurre la denominada Guerra Civil de los Supremos por los cabecillas en las diferentes regiones, insurrectos contra el gobierno que se autodenominaron ‘Jefes Supremos’, contienda civil iniciada por la supresión de conventos menores en Pasto, para destinar los recursos a la instrucción pública de esa provincia. Generalizada la insurrección en todo el país, ya en 1841 es consolidado el Sur del país y reintegrado voluntariamente Panamá, el presidente ahora en ejercicio Pedro Alcántara Herrán reorganiza el ejército y dirige operaciones sobre la costa Caribe. Los rebeldes intentaban bloquear Cartagena; se sucede el 15 de diciembre de 1841 el combate naval de Cispatá donde las fuerzas del Gobierno al mando del Capitán de Navío Rafal Tono con la nave “Calamar”, las goletas “Nicolasa” e “Istmina”, el bergantín “Casualidad” y pailebote “Samarío”, apoyadas por el vapor armado inglés “Caribdis”, derrota a la escuadra rebelde al mando de José Antonio Padilla, hermano de José Padilla, héroe de Maracaibo, la cual estaba compuesta por el bergantín “Marcelino”, las goletas “Sirena”, “Federación”, “Henrieta” y el pailebote “Tolima”. José Antonio Padilla maniobraba con destreza sobre la bahía de Cispatá, se batieron con bravura y heroísmo ambas escuadras, al final en combate muere José Antonio Padilla López, junto a 93 de sus hombres (Arboleda, 1819).

Constitución de la República de Nueva Granada, 8 de mayo de 1843

Con relación al desarrollo de una marina de guerra o desarrollos marítimos, en la Constitución de la República de Nueva Granada del 8 de mayo de 1843, reforma legislativa, en respuesta a los acontecimientos políticos de la guerra civil de los Supremos, ya no se contemplaba como atribuciones del Poder Ejecutivo, “Conceder patentes de corso, cuando así lo determine el congreso”, sí se mantenía la atribución de expansión de patentes de navegación, como elemento de comercio (Función Pública, 2022b).





Constitución Política de la República de Nueva Granada de 1853

En la Constitución Política de la República de Nueva Granada de 1853 o Constitución Neogranadina de 1853, reforma ejecutiva, en que se organizó un sistema centro-federal, no se contemplan intenciones de organizar una marina de guerra y permanece la ausencia de propósitos relacionados con los asuntos marítimos, en un país con costas en dos mares (U. Rosario, 2022).

CONSTITUCIÓN CONFEDERACIÓN GRANADINA 1858-1863

La Constitución Política del 22 de mayo de 1858, reforma ejecutiva, dio vida a la Confederación Granadina, intento del presidente en ejercicio Mariano Ospina Rodríguez de dar marco legal a una federación por el establecimiento de los Estados soberanos de Panamá, Antioquia, Santander, Bolívar, Boyacá, Cauca, Cundinamarca, Tolima y Magdalena. Esta federación diluía aún más la posibilidad de establecer una marina de guerra nacional, al primar los intereses de los Estados soberanos, para los que la marina de guerra no era una prioridad (Cervantes Virtual, 2022).

Constitución de Rionegro de 1863

La Constitución Política de Colombia de 1863, más conocida como Constitución de Rionegro, establecía una organización política de un Estado federal y liberal. El país fue oficialmente llamado Estados Unidos de Colombia y en la constitución impuesta por los liberales, que habían ganado la guerra civil acaecida de 1860 a 1862, se impulsaba el crecimiento comercial, la liberalización de la economía, se impedía un control de esta por parte del Estado, motivando un completo desarrollo de estos sectores a nivel regional (Función Pública, 2022c).

La Constitución de Rionegro vuelve a contemplar como atribuciones del presidente de la Unión, en el numeral 16. Expedir patentes de corso y de navegación; si infiere, nuevamente que, ante la carencia de una fuerza naval, en caso de guerra se pueda recurrir a la figura de la Patente de Corso, para conformar así una marina de guerra al igual como se había propiciado en los inicios de las guerras de independencia.

En 1866 se produce en desarrollo de la guerra que enfrentó a España contra una alianza conformada por Perú, Bolivia y Ecuador entre 1865 y 1866, el ataque naval de la marina española contra los puertos de Valparaíso, en Chile, y El Callao, en Perú. El Congreso de Colombia prescinde de manifestar cualquier respaldo a los países agredidos, dada la amenaza que representaba la fuerte escuadra española surta en La Habana, Cuba, a la que habría que confrontar y sin medio alguno. Merece mencionarse el episodio del vapor Rayo, 1867, buque adquirido en secreto por Colombia con dineros peruanos, con destino y apoyo al Perú en su guerra con España. En un momento en que el General Tomas Cipriano de Mosquera, por cuarta vez ejercía la primera magistratura del Estado (Esrigas, 2018).





Esta acción de diplomacia secreta, que incluía material y dinero que suministraría el Perú a Colombia, por lo desconcertante e inconveniente no podía ser explicada y terminó en situación de enfrentamiento entre el Congreso y el presidente. La Cámara de Representantes se pronuncia y mediante ley suprime la marina de guerra o lo que quedaba de ella, el presidente reaccionó entonces invocando el artículo 91 de la Constitución vigente y promulga el Decreto 0427 de 19 de abril de 1867, declarando en estado de guerra la república, cierra las sesiones del Congreso, aprovecha para ordenar detener a varios de sus principales opositores políticos, incrementa a su vez el pie fuerza, desconoce la ley que suprimía la marina y en sentido contrario incorpora el Vapor “Rayo” a la marina de guerra (Escrigas, 2018).

El 22 de mayo se produce la detención y derrocamiento del presidente Mosquera. El General Santos Acosta asume la Jefatura del Estado y como presidente en ejercicio hace cumplir la ley emitida por el legislativo que suprimía este remedo de marina de guerra. Es así como se manejaban las situaciones bajo el manto de las pasiones y decisiones políticas sin razón de Estado, sin entender la importancia de una marina de guerra, para el mantenimiento de la soberanía, la integridad territorial, la seguridad y defensa de la nación (Rodríguez, 2005).

Como aspecto de desarrollo de navegación y comercio fluvial se puede destacar que, hacia 1875, el empresario y explorador Rafael Reyes Prieto funda la empresa Reyes y Cía. con el objetivo de efectuar navegación y explotación de madera sobre la región amazónica, adquiere en Belem do Pará el vapor “Tundama” y posteriormente dos más el “Alphili” y el “Julio Roque”, iniciando sobre el Putumayo una presencia colombiana (Jaramillo, 2005).

En una publicación de 1876, del escritor, político, periodista y geógrafo colombiano Felipe Pérez en su obra “Compendio de jeografía jeneral de los Estados Unidos de Colombia”, registra un muy diciente párrafo en la página 49, que permite inferir la falta de conciencia marítima, que reza: “La Unión Colombia no tiene marina de guerra, por haberse suprimido, por costosa e inútil desde 1845”.

Corre 1880, se posesiona como presidente el doctor Rafael Núñez, quien administrativamente y desde el punto legal, activa la marina y reanuda la navegación por el río Magdalena. Sin embargo, en las constantes guerras civiles de los gobiernos de turno y los llamados rebeldes, se compran y alquilan improvisadamente uno o dos buques para el traslado de tropas, según las necesidades del conflicto, para luego venderlos al escasear el dinero, que igualmente es una constante reiterada a lo largo del siglo XIX, lo cierto es que marina de guerra, no existía formalmente (Jaramillo, 2005).

CONSTITUCIÓN REPÚBLICA DE COLOMBIA 1886

Luego de la guerra civil de 1884 a 1885, que en esta ocasión ganaron los conservadores, se estableció la Constitución Política de Colombia del 5 de agosto de 1886, carta política que de-





rogó la de 1863 y rigió el ordenamiento político-jurídico hasta la Constitución de 1991; se creó entonces un Estado unitario que pasó a llamarse República de Colombia, Estado administrador en el aspecto social y económico, marcadamente confesional, que reemplazó al sistema federal al establecer los departamentos como forma de administración territorial del país. Respecto de la Constitución de 1863 en que se señalaban asuntos marítimos como Patente de Corso, patente de navegación, comercio exterior marítimo, comercio de cabotaje, contravenciones de buques nacionales y extranjeros, actividad portuaria, navegación marítima y fluvial, en esta nueva Constitución, a diferencia de las que le precedieron, no se menciona la Secretaría de Marina y Guerra o de Guerra y Marina o fuerzas de mar y tierra que permitiera inferir una Marina de Guerra. (Función Pública, 2022d).

Igualmente, en el mismo documento constitucional, se señala en el Título XVI. De la Fuerza Pública. Artículo 166.- La Nación tendrá para su defensa un Ejército permanente. La ley determinará el sistema de reemplazos del Ejército, así como los ascensos, derechos y obligaciones de los militares. Se hace mención específica del Ejército, pero no se menciona en ninguna parte de su articulado, una marina de guerra o desarrollo de una marina mercante, o temas portuarios, en un país geográficamente bioceánico; que puede ser una de las causas de la falta de conciencia marítima de los colombianos, pues en su carta magna, el mar, desarrollo marítimo o Marina de Guerra brillan por su ausencia en todos los campos (Función Pública, 2022d).

AGRESIONES NAVALES CONTRA LA SOBERANÍA COLOMBIANA EN EL SIGLO XIX. LA DIPLOMACIA DE LAS CAÑONERAS³

Caso Barrot

El 27 de julio 1833 se desempeñaba como cónsul francés en Cartagena el señor Adolfo Barrot. A raíz de un incidente generado por la muerte de súbditos franceses asesinados por sus propios esclavos, el cónsul se acercó al alcalde para exigirle más seguridad y otros reclamos. En el intercambio de palabras y por el calor del trópico, se pasó al insulto verbal. El cónsul se refugió en su casa y el alcalde de Cartagena Vicente Alandete intentó allanar la casa-consulado. Ante la resistencia del súbdito francés, lo mandó a arrestar por desacato e insulto. Se presentan las protestas diplomáticas de rigor (Lemaitre, 1993; García, 2003; Román, 2005a).

El primero de octubre de 1833 se presentaron en la bahía de Cartagena dos buques de guerra franceses al mando del comandante de las fuerzas navales de las Antillas, P. Le Graudais. Le exige al gobernador José María Vezga la restitución del cónsul francés –quien se había fugado–, castigo para el alcalde y una indemnización por daños y perjuicios por valor de 2.000

³ Concepto desarrollado por el estratega naval británico James Cable –estudioso mayormente en Política Exterior y Relaciones Internacionales– que propone el uso de fuerzas navales por medio de su poder disuasivo y demostraciones de fuerza para alcanzar un objetivo definido.





libras esterlinas. En París, el encargado de negocios de Colombia, Juan María Gómez, logró un acuerdo el 19 de julio de 1834, en que a las condiciones mencionadas se añadía solamente una exigencia de la Nueva Granada: una reparación por los procedimientos afrentosos. En septiembre llegó a Cartagena el barón MacKau, Comandante en Jefe de la Estación Naval de las Antillas, a exigir por la fuerza el cumplimiento de lo pactado en París, solo que ahora venía con una flota completa. Exigieron el cumplimiento de todo lo demandado, so pena de bloquear el puerto o bombardear la ciudad; sin una marina de guerra que respaldara la institucionalidad del país, se dio cumplimiento a lo demandado; se restauró el consulado francés, se cambió al alcalde y de paso al gobernador y se pagó la indemnización, un verdadero acto de “la bolsa o la vida” (Lemaitre, 1993; García, 2003; Román, 2005a).

Incidente Russell

El 20 de enero de 1836, en la ciudad de Panamá, el procónsul inglés Joseph Russell, en estado de alicoramiento, tuvo un altercado con un señor Justo Paredes y le propinó una herida con un estoque. El juez cantonal Juan Antonio Díaz acudió en apoyo y le propinó fuerte bastonazo, además de condenarlo a seis años de prisión, sentencia confirmada por el Tribunal de Cartagena. Desde Inglaterra, el ministro de Relaciones Exteriores Lord Palmerston y el embajador Turner en Bogotá protestaron por tamaña afrenta a un súbdito de Su Majestad; exigieron la destitución de las autoridades que actuaron contra Russell, la libertad de este, devolución de la oficina consular y 1.000 libras esterlinas de indemnización. Vinieron los pronunciamientos nacionales, entre otros, que no se pagaría un céntimo, la afrenta había sido contra un ciudadano colombiano, carta va, carta viene, etcétera (Lemaitre, 1993; García, 2003; Román, 2005a).

El 24 de diciembre, dos buques de guerra de la Royal Navy, al mando del Comodoro Peyton con insignia en la fragata “Madagascar” iniciaron un bloqueo interno y externo al puerto de Cartagena. El gobernador de entonces de la provincia de Cartagena, José Hilario López, no se amilanó ante el peligro de bombardeo a la ciudad y se negó a entregar al prisionero. Los ingleses entonces establecieron en enero de 1837 un bloqueo a los puertos de la costa Atlántica, efectuándose actos de fuerza, impidiendo la entrada de un buque mercante francés y otro estadounidense, fue detenido un mercante nacional “Marcelino” procedente de Nueva York y confiscada su carga, un verdadero acto de piratería; como resultado, sin un solo buque de guerra colombiano en la bahía o capacidad de defensa, el Gobierno colombiano puso en libertad a Mr. Russell, entregó el consulado inglés en Panamá y pagó la indemnización. Un verdadero asalto imperialista inglés, se consumaba otra vez “la bolsa o la vida” (Lemaitre, 1993; García, 2003; Román, 2005a).





Asunto Mackintosh

Durante la guerra de independencia, el 27 de febrero de 1821, por su propio interés comercial, el señor Luis López Méndez efectuó sin autorización del Gobierno de Colombia un préstamo al súbdito inglés James Mackintosh por 150.000 libras esterlinas con destino a la compra de armamento y vestuario para dotar un ejército de 10.000 hombres; en 1822 arribaron a Cartagena el bergantín “Tarántula”, la corbeta “Lady Boringdon” y el bergantín “Spey” los cuales traían el cargamento enviado por Mackintosh. La corbeta “Lady Boringdon” se convirtió en el “Constitución” y el bergantín “Spey”, en el “Boyacá”, buques que participaron en la batalla naval del lago de Maracaibo (Lemaitre, 1993; García, 2003; Román, 2005a).

Luego de la disolución de la Gran Colombia y producto de las diferentes soluciones para el pago de los empréstitos obtenidos en el extranjero, a Colombia le correspondió asumir el 50 % de la deuda, la cual se pagaría en el largo plazo con los recaudos de aduana. Las dificultades financieras que se han enunciado obligaron a los sucesivos Gobiernos a demorar el pago de la deuda. En 1839 el secretario de Estado en el despacho de Hacienda, Manuel Murillo Toro, estimó justo el pago y lo presentó al Congreso que no lo aprobó; a la vez que reclamaba a Colombia, el señor Mackintosh inició gestiones de apoyo al Gobierno inglés, que duraron varios años.

El 1 de noviembre 1856 se presentó una escuadra inglesa frente a Cartagena compuesta por los buques de guerra “Orión”, “Intrépido”, “Indus”, “Cossack” y “Basilik” al mando del Vicealmirante Houston Stewart, para exigir el pago de la deuda so pena de establecer bloqueo al puerto; se presentó entonces una epidemia de fiebre amarilla a bordo de los buques ingleses, el Vicealmirante Stewart pidió permiso para desembarcar los muertos a cualquier hora de la noche o del día para ser sepultados, la ciudadanía de Cartagena colaboró para mitigar la calamidad, ante lo cual el Vicealmirante inglés se sintió moralmente impedido y levantó el bloqueo. En 1859, el presidente Mariano Ospina Rodríguez comenzó a pagar la deuda que se terminó de cancelar en 1873. Después de 52 años el Estado colombiano pagó 150.000 libras esterlinas y 1’655.300 pesos en oro al señor Mackintosh. Independientemente de la justa reclamación del señor Mackintosh y de la negligencia de Colombia para su pago, la realidad es que se efectuaron hechos de fuerza del poder naval inglés y como en otras ocasiones sin una marina de guerra y sin un solo buque para enfrentar o disuadir la agresión o afrenta a la dignidad de la nación (Lemaitre, 1993; García, 2003; Román, 2005a).

El incidente Oliver o la guerra de la Tajada de Patilla.

En abril de 1856, en la Ciudad de Panamá, alrededor de 950 pasajeros que habían cruzado el istmo en ferrocarril esperaban que subiera la marea para embarcarse en el buque que los llevaría a San Francisco, en plena fiebre del oro. A uno de los puestos en que se vendía sandía o patilla,





se acercó alicorado un señor llamado Jack Oliver, tomó y se devoró la patilla que ofrecía el vendedor de raza negra y que le cobró diez centavos. Mr. Oliver se dio vuelta y no le pagó, el vendedor sacó su cuchillo y exigió el pago de la patilla, al tenor del calor tropical y por la gran cantidad de gente en ese espacio, se formaron la algarabía y el escándalo, los nativos a favor del negro y los blancos a favor de Mr. Oliver. Resultado de la pelea: 15 pasajeros y dos panameños muertos, 13 panameños y 17 americanos heridos. La cuestión se investigó por el gobernador de Panamá y los cónsules de Gran Bretaña, Francia y Ecuador que concluyeron que la agresión había provenido de los americanos; el comisionado americano investigó el caso y declaró que la agresión provino del vendedor de patilla y sus amigos y recomendó que el Gobierno de Estados Unidos ocupara Panamá ya que Colombia no garantizaba la protección de los americanos. En una interpretación amañada del Tratado Mallarino-Bidlack, dos buques de guerra de los Estados Unidos arribaron a Panamá y desembarcaron tropas, amenazaron e intimidaron, pero como en ese momento había una epidemia de fiebre amarilla, se reembarcaron nuevamente y se hicieron a la mar.

Otro ejemplo de la carencia de una marina de guerra que disuadiera, sin un solo buque y sin defensa portuaria que impidiera lo contrario. Estados Unidos reclamó y exigió indemnización, como en situaciones anteriores, se escucharon voces de protesta por Colombia de diferentes instancias, está por encima el honor nacional, etcétera; documento iba, documento venía, pero al final la diplomacia de las cañoneras obligó a Colombia a pagar USD \$195.940 por los muertos, USD \$565.070 por otras reclamaciones anexas, USD \$59.277 por gastos de comisión y USD \$142.637 por intereses, una humillación más de potencias extranjeras, en un país de condiciones marítimas por excelencia, pero sin una marina de guerra (Lemaitre, 1993; García, 2003; Román, 2005a).

La Cuestión Cerruti

En 1856 arribó al país el italiano Ernesto Cerrutti que, como muchos inmigrantes en busca de aventura, con el tiempo hizo fortuna. Cerrutti pronto apreció que las frecuentes guerras civiles en Colombia requerían suministros y armas para los bandos en contienda y la venta de armas de contrabando se convirtió en un negocio redondo y rentable. En 1885 poseía su hacienda Salento en el Valle del Cauca. En esta ocasión se sublevó un batallón en los alrededores de Cali y los rebeldes decidieron formar un gobierno provisional, pero fueron derrotados por las fuerzas gubernamentales y los que logaron escapar se refugiaron en la hacienda de Cerruti. El gobierno que sabía de las andanzas de Cerruti requisó la casa de la hacienda y encontró varias armas, municiones, un cañón en su cureña y los restos de un campamento; ante estas pruebas el Gobierno declaró que Cerruti había perdido el carácter de neutral en la insurrección actual y por lo tanto por disposiciones de ley, la propiedad de Cerruti así como lo que poseía en común





con los rebeldes se declaraba por sentencia pertenecientes al Estado y el precio que de ellas se obtuviere sería destinado a los gastos de guerra.

Vinieron entonces los reclamos de rigor, del encargado de negocios de Italia, quien en términos descorteses protestó ante el ministro de Relaciones Exteriores de Colombia por saqueo y robo a un connacional; Cerruti insultó a las autoridades colombianas, además publicó en un periódico de Madrid reclamaciones con falsos testigos y falsificación de documentos y exigió una indemnización de 290.000 libras esterlinas por daños y perjuicios. Colombia nombró árbitro al presidente de los Estados Unidos Mr. Grover Cleveland, quien en apartes de su declaración arbitral estableció: “[...] invistiéndome de plenos poderes, autoridad y jurisdicción, [...] etcétera, [...] que Colombia pague la suma de 60.000 libras esterlinas...”, catorce años duró el litigio, Colombia se negó a aceptar el injusto fallo así proviniera del presidente Cleveland. El 22 de julio de 1898 se presentó en la bahía de Cartagena una escuadra italiana compuesta por cuatro unidades de guerra, el crucero “Carlos Alberto”, y las fragatas “Bausan”, “Calabria” y “Umbría”, al mando del contralmirante Caldini, quien dio un plazo de veinte días a Colombia para dar respuesta al laudo arbitral y tres meses para la cancelación de la indemnización, so pena de bombardear la ciudad. La diplomacia de las cañoneras una vez más surtió efecto, se pagó lo estipulado y como acto de honor se rompió relaciones con Italia, los dos únicos buques que teníamos en ese entonces eran chatarra en proceso de venta. Con una marina en el papel, Colombia tuvo que aceptar lo que le fue exigido por la fuerza (Lemaitre, 1993; García, 2003; Román, 2005a).

LA GUERRA DE LOS MIL DÍAS

Para la época en que ocurrieron los acontecimientos del funesto episodio de la guerra civil de los Mil Días, que devastó al país económica y socialmente, tanto las fuerzas del Gobierno, los conservadores, como los liberales que se hacían llamar los revolucionarios, entendieron la importancia capital del río Magdalena como arteria que comunicaba el centro del país con los principales puertos en el mar Caribe (Cartagena, Barranquilla y Santa Marta), condición estratégica reconocida desde los tiempos de la Conquista, la Colonia y gestas de emancipación, vital para el suministro logístico y el comercio nacional e internacional, pues las pocas vías terrestres convergían en el río Magdalena como espina dorsal del transporte nacional (García, 2003).

A la sazón, en octubre de 1899, los liberales revolucionarios habían conformado una flotilla sobre el río Magdalena, compuesta por vapores fluviales alquilados o tomados a particulares, así: “Cisneros”, “Elbers”, “Elena”, “Antioquia”, “Barranquilla” y “Gieseken” más la draga “Cristóbal Colon”, que fueron algunos artillados con cañón y ametralladoras. A su vez, el Gobierno conservador contaba con los vapores fluviales de guerra “Hércules” y “Colombia” armado con urgencia, como también los transportes fluviales requisicionados o alquilados a





particulares, así: “Martin Wessels”, “Manuela Aycardi”, “Martínez Bossio”, “Lafaurie”, Diez Hermanos” y una pequeña flotilla de retaguardia en la que se destacaba el vapor “Bismark” (García, 2003).

El 24 de octubre de 1899 la flotilla del gobierno alcanzó a la flotilla de los revolucionarios liberales en las cercanías del actual puerto de Gamarra, en un lugar conocido como Los Obispos, produciéndose un combate naval que arrojó los siguientes resultados: la draga “Cristóbal Colón” hundida, una colisión entre el “Gieseken” y el “Antioquia” causó el hundimiento del primero. Una colisión entre el “Elena” y el “Colombia”, a este último le desmontó el cañón de proa y lo dejó averiado. El potente cañón Hotchkiss del “Hércules” causó estragos en la flotilla liberal. El “Antioquia” huyó del combate encontrándose con el “Bismark” de la flotilla de retaguardia al que se rindió y fue incorporado a la flotilla del Gobierno. Los liberales además de la muerte de sus Generales tuvieron 500 bajas entre muertos y heridos; el Gobierno tuvo unos pocos heridos leves y la ya mencionada avería del “Colombia”; luego del combate el Gobierno tomó el control sobre el río Magdalena durante el resto de la contienda (García, 2003).

En desarrollo de la guerra, los liberales revolucionarios contaban con la simpatía de los Gobiernos de Venezuela, Ecuador, El Salvador, Guatemala y Nicaragua; en el Caribe el puerto de Maracaibo se convirtió en base de aprovisionamiento de los liberales revolucionarios para sus acciones militares sobre el litoral del Caribe colombiano (García, 2003).

Para marzo de 1900, la fuerza naval del Gobierno en el Caribe, con responsabilidad desde Costa Rica hasta La Guajira, se componía de los vapores fluviales “Hércules” y “Colombia” ya mencionados en el combate de Los Obispos estacionados sobre Bocas de Ceniza; los cruceros “Córdoba” y “Próspero Pinzón” y los vapores “La Popa” y “Nelly Cassan”; el “Cartagena” antiguo “Bashir”, yate de placer y crucero de construcción italiana comprado por el Gobierno colombiano al sultán de Marruecos y que llegó a Barranquilla en 1902 al final de la guerra, su actuación no fue de importancia. Por parte de los revolucionarios liberales, se compró en Maracaibo los vapores “Rayo” y “Augusto”, renombrados “General Gaitán” y “Peralonso”, ambos de discutible utilidad militar. Los buques liberales por cambios en los vientos políticos fueron incautados por el Gobierno venezolano, sus servicios fueron efímeros a la causa de los liberales. El “Peralonso” tuvo como máxima actuación la captura del vapor del Gobierno “María Hanaberg”, renombrado por los liberales “General Sarmiento”, en muy mal estado y de servicio limitado (García, 2003).

En el Pacífico, los liberales revolucionarios compraron un transporte de ganado de bandera salvadoreña el “Iris”, que se armó para la guerra en forma eficiente y al que renombraron “Almirante Padilla”, el cual mantuvo el control del Pacífico durante la contienda y que al final de la guerra fue incorporado a las fuerzas navales del Gobierno. El “Momotombo”, cañonero del Gobierno de Nicaragua facilitado a los liberales en marzo de 1900, se utilizó para el trans-





porte de tropas y apoyo logístico. El Gobierno conservador en el Pacífico contaba como fuerza naval al “Boyacá”, pequeño cañonero de mar que actuó en toda la guerra, pero por sus pobres características no fue de mucha utilidad y fue apresado por el “Almirante Padilla”; el “Chucuito”, antiguo remolcador de la Compañía Inglesa de Vapores, que el gobernador de Panamá compró y armó para la guerra en un intento de contrarrestar la acción del “Almirante Padilla”, se enfrentó a este último en el episodio del “Lautaro”, antiguo transporte “Rimac”, de la empresa chilena Compañía Sudamericana de Vapores que el General Carlos Alban, Jefe Militar y Civil del Departamento de Panamá, tomó manu militari en enero de 1902 en gestiones de compra y que fue artillado con elementos de armamento del “Próspero Pinzón” para enfrentar en aguas del Pacífico al “Almirante Padilla”. “El Presidente Pinto”, este sí un poderoso crucero de guerra de la Armada de Chile, que el Gobierno estaba tratando de comprar para incorporarlo a su inexistente flota del Pacífico, pero que al final no se dieron las negociaciones. Sin embargo, su eventual presencia fondeado en la bahía de Panamá sirvió como “flota en potencia” que condicionó las operaciones sobre esta bahía por parte de los liberales (García, 2003).

Merece destacarse entre otros combates navales lo sucedido en el Pacífico: el “Almirante Padilla”, que fue artillado con un cañón de 80 mm, otros cuatro cañones Krupp y dos ametralladoras, realizó patrullajes por el litoral y transporte de tropas llegando el 20 de enero de 1902 a la bahía de Panamá donde sorprendió y cañoneó al vapor chileno “Lautaro”, que había sido requisicionado o tomado por gobernador de Panamá General Carlos Albán, para ser artillado al servicio del Gobierno. El “Lautaro” fue hundido junto con el cuerpo del general Albán y esta acción significó la superioridad naval de los insurrectos en el Pacífico.

El Gobierno a su vez adquirió en Estados Unidos el crucero “Bogotá”, antiguo yate de placer de un Rajah de la India, que fue acondicionado como crucero y tripulado por mercenarios norteamericanos y que arribó al final de la guerra el 26 de octubre 1902 a Panamá, su actuación no fue significativa, pero terminó con la superioridad naval de los liberales (Román, 1993).

LA PÉRDIDA DE PANAMÁ

El deplorable hecho de la pérdida de Panamá para Colombia, –Independencia de Colombia para los panameños– tiene como antecedente y consecuencia la desastrosa y sangrienta guerra de los Mil Días, iniciada el 17 de octubre de 1899 entre el Gobierno conservador y los revolucionarios liberales. Camelo (2000) señala que:

La Guerra de los Mil Días –que en realidad duró 1.128 días– movilizó a 75.000 soldados del gobierno, ocasionó más de 200 combates y produjo cerca de 100.000 muertos y más de 150.000 heridos, lo que devastó la agricultura, aniquiló la industria naciente, arruinó las finanzas públicas, empobreció a la inmensa mayoría de la nación y devaluó la moneda a tal grado que por \$100 oro se llegó a dar hasta \$ 25.000 de papel moneda. (p. 23)





El istmo de Panamá fue un teatro de operaciones de dicha guerra, afectándolo gravemente en lo económico, social y político y generando gran descontento entre sus pobladores. También se presentó intervención de los Estados Unidos sobre Colón y Panamá para garantizar el servicio del ferrocarril.

Al igual que los conflictos y guerras civiles anteriores, tanto el Gobierno en ejercicio como los rebeldes arrendaban o compraban buques mercantes, que luego artillaban y eran utilizados para el transporte de tropas o encuentros navales, pero que en sentido práctico y efectivo no eran buques de guerra, para luego del conflicto venderse o dejarse abandonados hasta su deterioro por falta de recursos.

Ambos bandos en contienda, sin apoyos ya en el extranjero y con mutuas dificultades negociaron la paz, firmada el 21 de noviembre 1902 en el acorazado de los EE. UU., “Wisconsin” poniendo fin a la desastrosa y absurda guerra.

Al año siguiente, al no ratificar el Senado colombiano el 18 de agosto de 1903 el tratado Herrán-Hay, firmado el 3 de enero de 1903, los Estados Unidos propicia y apoya la separación de Panamá que se sucede el 3 de noviembre de 1903 cuando se declara la República de Panamá. Al día siguiente, es reconocida como tal por EE. UU., que envía dos escuadras, una sobre el Pacífico, otra sobre el Atlántico, compuestas por los acorazados “Boston”, “Marblehead”, “Concord” y “Wyoming” en la ciudad de Panamá y los acorazados “Atlanta”, “Maine”, “Mayflower” y “Prairie” en Colón, para impedir cualquier acción de Colombia sobre el istmo, se sucede en esta ocasión, en aplicación de la diplomacia de las cañoneras, la mayor afrenta a la soberanía nacional, esta vez también sin un marina de guerra que efectuara una disuasión frente a una de las grandes potencias del momento.

Se montó, entonces, y desarrolló toda una gran operación diplomática, con intereses económicos y geopolíticos de expansionismo de los EE. UU. Beluche (2003) afirma que:

El expansionismo imperialista de Estados Unidos, expresado en su carismático presidente Teodoro Roosevelt; la quebrada Compañía Nueva del Canal, de capitales franceses, representada por Philippe Bunau-Varilla; en el centro de los hechos, el prominente abogado neoyorquino William N. Cromwell, verdadero cerebro de la separación y representante legal tanto de la Compañía Nueva del Canal como de la Compañía de Ferrocarril de Panamá; los agentes norteamericanos y panameños de la Compañía del Ferrocarril, como José A. Arango y Manuel Amador Guerrero y, por supuesto, el venal e inepto Gobierno colombiano del vicepresidente José Manuel Marroquín. (s.p.)

La construcción del canal de Panamá se llevó a cabo como un objetivo perentorio y estratégico de los Estados Unidos para comunicar sus dos costas en los océanos, el Atlántico y el Pacífico, como elemento esencial de comunicaciones, comercio, desarrollo, seguridad hemisférica y se optimizaba el uso de su flota naval.





Una vez más, la ausencia de una marina de guerra que al menos disuadiera una acción naval permitió sin contratiempos el ejercicio del poder naval por una potencia foránea, como ocurrió en el siglo XIX en diferentes episodios de afrentas mediante la aplicación de la llamada diplomacia de las cañoneras.

EL CONFLICTO CON EL PERÚ

Para la construcción del tema de estudio se llevó a cabo una investigación sobre diferentes obras e historiadores que han publicado respecto del conflicto del Perú y Colombia (1932-1933), enfatizando en la perspectiva estratégica, política y las repercusiones de los actores principales, su visión estratégica y su aporte en el contexto histórico durante la guerra, el alcance de esta investigación fue el periodo comprendido entre 1932 y 1933.

Es así que La Rosa y Mejía (2014) destacan particularmente la labor del Ejército Nacional en la guerra, la cual se consolidó a raíz del conflicto, así mismo, las operaciones fluviales desempeñaron un rol fundamental en el conflicto; siguiendo la misma línea, para Camacho (2016), una de las causas principales del conflicto se desencadenan en la economía junto con otros factores de carácter político, ya que ambos países tenían una fijación por el territorio que limitan en la Amazonía, debido a las fuentes ricas para el aprovechamiento del caucho.

A partir de esto, los autores concluyen que había una lucha de poder con las diferentes haciendas que en su momento se dedicaban a las diferentes formas de explotación del caucho, una de ellas que resalta en la historia es la Casa Arana, de Julio César Arana. Esta hacienda se convirtió en una organización con empleados dedicados y la lucha por mantener el negocio del caucho conllevó a una tensión por aspectos económicos y defensa del territorio.

En otro tono argumentativo, pero llevando la misma línea se destaca el artículo realizado por Atehortúa (2007), titulado *El conflicto colombo-peruano: apuntes acerca de su desarrollo e importancia histórica*, en el cual se expone su posición frente al conflicto como la demostración de las habilidades, destrezas y agilidad en el campo militar colombiano que nunca había enfrentado una guerra similar, lo cual quedó demostrado en la victoria defendiendo la patria con un conjunto que implicó organización tanto de logística militar como el liderazgo de los comandantes, es por ello que esta guerra representó el éxito de las Fuerzas Armadas siendo un hito que marcó la historia de Colombia; en resumen, se subestimaban las capacidades de las Fuerzas Armadas en el campo de combate. Atehortúa (2007) destaca que:

Antes del conflicto con el Perú, por las dificultades económicas y financieras del país, pero también por los celos de los liberales frente a la institución militar y por la prevención que frente a ellos existía dada su conducta a lo largo de la hegemonía conservadora, las Fuerzas Armadas no tuvieron un presupuesto acorde con sus necesidades. (p. 9)





Conviene subrayar la investigación efectuada por Camacho (2016) en su libro *El conflicto de Leticia (1932-1933) y los ejércitos del Perú y Colombia*, la cual enfatiza en que la mayoría de los pobladores que se encontraban en la ciudad de Leticia específicamente en la fuente del conflicto, subsistían por medio de diferentes negocios en estas tierras, como la hacienda La Victoria situada en la margen izquierda del Amazonas que fue centro del conflicto y causante del mismo, concretamente en territorio colombiano y que era fuente de empleo con esclavos indígenas. El dueño de la hacienda, Enrique Vigil, es popular por ser un hombre oportunista. Camacho (2016) plantea que:

La mayor parte de los habitantes de Leticia tiene nacionalidad peruana y muchos están unidos por vínculos de familia, amistad o negocios con las gentes que viven en La Victoria, Ramón Catilla, Caballococha, Chimbote y también Iquitos. Una red permanente de comunicaciones y transportes hace que la información circule con fluidez en ese espacio amazónico. (p. 57)

Citando a Camacho (2016), Alfonso López Michelsen dedicó unas líneas a las causas propias del conflicto donde menciona que, “los peruanos se tomaron a Leticia por la conjunción de los intereses sentimentales del alférez y los intereses económicos del ingeniero”; así mismo, destaca que existían intereses de otros índoles, como asuntos locales y cuestiones personales, así mismo, el origen propio de la guerra radica en cuestiones políticas en Perú y en Iquitos, así como también el proceso de negociaciones que se origina en la firma del tratado desde 1922 y la explotación del caucho; a estos factores se les suma problemas sociales y políticos económicos, es por ello que estas situaciones fueron determinantes para que la guerra estallara de manera inesperada.

La toma de Leticia

De acuerdo con Atehortúa (2007), el 1 de septiembre de 1932, en ataque comandado por el ingeniero Oscar Ordóñez, hijo de un antiguo Coronel jefe militar del Departamento de Loreto, Iquitos, siendo el segundo al mando el Alférez Juan La Rosa, comandante de la guarnición peruana de Chimbote, acompañando por soldados vestidos de civil y otras personas loretanos, toman la ciudad de Leticia: “Cerca de cincuenta hombres armados se tomaron la población de Leticia, detuvieron a la única autoridad colombiana presente y a todos los nacionales que manifestaron su disgusto ante la ocupación; arriaron el tricolor nacional, e izaron la bandera bicolor peruana” (s.p.).

A continuación proceden también a la toma de Tarapacá, ubicada en la margen del río Putumayo en el extremo superior derecho del trapecio.

De igual manera, Atehortúa (2007) relata que, conocida la toma, el presidente Enrique Olaya Herrera confió en lo comunicado por el presidente del Perú, Miguel Sánchez Cerro, al





embajador colombiano: “en el sentido que el asalto se había realizado por civiles comunistas, sin su consentimiento, y esperaba que el asunto fuera resuelto sin gravedad alguna, el Gobierno colombiano puede contar con mi apoyo para someterlos”.

Consecuentemente el presidente Olaya tomó la decisión política de considerar: “que el movimiento subversivo de Leticia no tenía carácter internacional y las relaciones entre los dos países eran completamente cordiales” (Atehortúa, 2007, p. 3).

De otra manera, nunca llegó una respuesta oficial de Perú; su canciller le manifestó al embajador colombiano que adelantar una condena a la toma podría generar una revolución en Loreto, reiteró su amistad a Colombia y pedía paciencia. Pero ante el interrogante diplomático, de si las guarniciones militares de Perú sobre el río Putumayo permitirían el paso de las cañoneras colombianas para recuperar Leticia, Perú respondió oficialmente que Colombia debía “prescindir de toda medida de fuerza si quería un arreglo pacífico del conflicto y que la ocupación de Leticia era una “espontánea manifestación de incontenibles aspiraciones nacionales” (Atehortúa, 2007, p. 4).

El presidente comunicó el 17 de septiembre al Congreso en sesión plenaria, a través de su ministro de Relaciones Exteriores Roberto Urdaneta Arbeláez, la realidad de lo acontecido; no obstante un exacerbado enfrentamiento político entre liberales y conservadores, la situación tornó en aquel momento de unión y solidaridad, en apoyo al Gobierno, aprobando además obtener un empréstito por diez millones de dólares mediante la Ley 12 de 1932, para la adquisición de armas y equipo militar, resonando la conocida declaración del jefe de la oposición Laureano Gómez Castro de: “¡Paz!, ¡Paz en el interior! y ¡Guerra!, ¡Guerra en la frontera!” (Rodríguez, 2020).

El presidente Olaya insistía diplomáticamente en el apoyo internacional, acudió al de Estados Unidos, pero dada la posición política de Colombia de negar que la toma tenía un carácter internacional, sino por el contrario considerarla como un asunto interno, no permitió esta gestión diplomática. Acudió también al apoyo diplomático de Brasil como mediador para alcanzar un acuerdo de conciliación, el gobierno alcanzó a escuchar la propuesta de Brasil de volver a negociar el Tratado de Límites con el Perú, Lozano-Salomón del 24 de marzo de 1922, a cambio de la entrega de Leticia, propuesta inaceptable por Colombia (Rodríguez, 2020).

La toma de Leticia despertó la perspectiva caliente de una guerra con el Perú, que se había enfriado con la firma del Tratado Lozano-Salomón de 1922; para acceder al área de operaciones en los ríos Putumayo y Amazonas, no se contaba con una marina de guerra, existían al servicio del Ministerio de Hacienda para el control del contrabando, tres cañoneros “Pichincha”, “Carabobo” y “Junín”, construidos en Francia en 1925, durante la presidencia del General Pedro Nel Ospina, en su momento no con las debidas condiciones de material y equipo (Ospina, 2022). Otras unidades fluviales de río dependientes del Ejército Nacional en todos los aspectos





fueron los cañoneros “Cartagena”, “Barranquilla” y “Santa Marta” que arribaron al país en 1930; y destinados a la Flotilla Fluvial del Magdalena; siendo por suerte los cañoneros “Cartagena” y “Santa Marta”, vitales para Colombia en el conflicto que se avecinaba, al ser ubicados previamente a la toma de Leticia, en el alto Putumayo (Prieto, 2022).

Conforme a Rodríguez (2020) se desarrolló acondicionamiento de material y equipo, en lo que se encontró disponible en ese momento para ser convertido en buques de guerra para conformar una marina de guerra, que debía afrontar la situación de conflicto:

Vásquez Cobo contactó al prestigioso astillero Societé des Chartiers et Ateliers de Saint Nazaire y compró a ellos naves no nuevas, que refaccionadas y artilladas se bautizaron “Mosquera” y “Córdova”. En fecha posterior, también se tomó en arriendo a la United Fruit Company un barco frutero, el cual llegaría a Colombia cuando el conflicto se hallaba por finalizar. Este buque fue rebautizado Ciudad de Pasto. Otro buque integrado a la “Expedición Punitiva” fue la cañonera “Mariscal Sucre”, que se trataba originalmente de un yate, el ex Flying Fox, adquirido en los EE. UU., pero construido por los astilleros británicos Yarrow en 1909. Fue artillado con dos cañones de 76 mm y una ametralladora. Desplazaba 125 toneladas y desarrollaba 25 nudos gracias a sus turbinas Parsons. Otro buque mercante comprado fue el Heligoland, rebautizado Bogotá, que tenía un desplazamiento de 685 toneladas, con 16 nudos de velocidad capacidad de transporte de 140 hombres. (pp. 158-159)

Los cañoneros de mar “Pichincha”, “Carabobo” y “Junín”, fueron trasladados del Ministerio de Hacienda al de Guerra. Se alquiló la lancha La Emita, de bandera brasileña; se compró el buque para remolcar el “Yamary”, nave hospital obtenida y readecuada en Manaus, además del buque Bridgetown, construido en Inglaterra y adquirido en Estados Unidos, al cual se nombró Boyacá.

Vásquez Cobo partió del puerto francés de Le Havre el 2 de diciembre de 1932, comandando el “Mosquera” y delegando el comando del “Córdova” a su hijo, ambos buques con tripulación de origen francés contratada por el Gobierno colombiano, arribando el 21 de diciembre de 1932 al puerto brasileño de Belem do Pará, en la desembocadura del río Amazonas, donde habría de esperar el arribo de la flotilla compuesta por el “Boyacá”, que viajaba con 700 hombres al mando del General Efraín Rojas Acevedo, y de la cual formaban parte además el “Pichincha”, el “Nariño” como buque hospital y el “Barranquilla”, que arribó el 28 diciembre a Belem do Pará, luego de reparaciones necesarias efectuadas en Curazao. El General Alfredo Vásquez Cobo, nombrado comandante en jefe por el Gobierno de Colombia, asumiría la dirección superior de las operaciones a partir del encuentro de las dos flotillas en Belem do Pará. Aunque el proyecto del General Rojas era aplicar el plan de guerra colombiano sobre Tarapacá, al General Vásquez





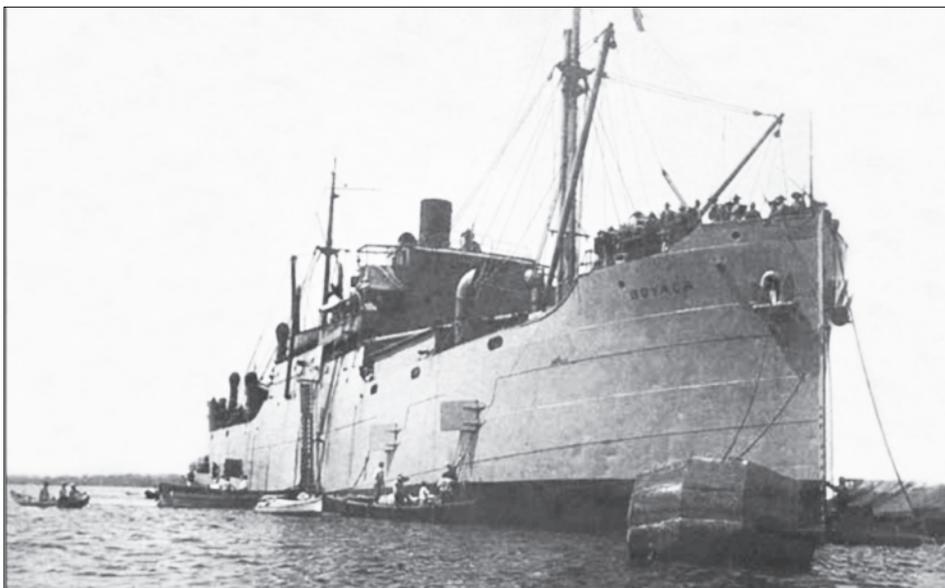
Cobo como comandante en jefe se le había dado plena autonomía operativa en el teatro de operaciones, que él utilizó de inmediato al señalar a Leticia como objetivo inicial (Valencia, 1994).

La diferencia de criterio operacional fue resuelta por el presidente Olaya y su ministro de guerra, Carlos Uribe Gaviria, con dos comunicados del 20 y 28 de enero de 1933, luego de analizar las recomendaciones de sus asesores y sopesando las dos alternativas se decidió que la acción inicial sería por Tarapacá, que representaba las mayores ventajas específicas, así:

1. Leticia está mejor defendida con fortificaciones preparadas y posiblemente minada de sus aguas. Al frente, Ramón Castilla complementa el sistema defensivo global, con la capacidad de establecer fuegos cruzados con grave riesgo por la vulnerabilidad de los buques colombianos.
2. La proximidad a la frontera con Brasil limita las posibilidades del ataque, que no podría involucrar aspectos violatorios de la soberanía de ese país.
3. La base aérea colombiana más cercana se hallaría en La Pedrera, a distancia que haría imposible el apoyo aéreo necesario para el éxito.
4. La principal fuerza fluvial peruana, integrada por las cañoneras “América”, “Iquitos” y “Napo”, se encuentra en el Amazonas, lo que implicaría un riesgo adicional con fuego cruzado desde tres direcciones. (Valencia, 1994, s.p.)

Figura 2

Motonave “Boyacá”



Fuente: Armada de Colombia (2015, p. 42).





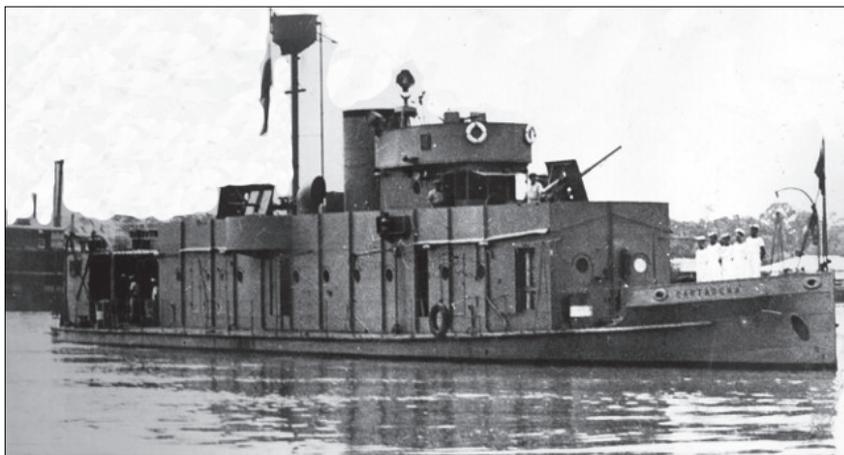
Finalmente, a petición de Eduardo Santos Montejó delegado en Ginebra por el Gobierno, Olaya renunció al carácter doméstico que siempre había defendido sobre el conflicto y recurrió a la Sociedad de Naciones. Santos “presentó en Ginebra un sustentado memorial que resumía la historia de los sucesos y exponía los fundamentos de derecho que correspondían a Colombia” (Atehortúa, 2007, p. 12).

Poco después, el Consejo de la Sociedad de Naciones sí se manifestó en forma contundente. El 26 de enero de 1933 pidió al Gobierno peruano abstenerse de intervenir en territorio ajeno y no ofrecer obstáculo alguno al intento colombiano de ejercer soberanía en una zona reconocida como colombiana en tratados internacionales, sin embargo, el Gobierno del Perú hizo caso omiso de la resolución de dicho organismo para que abandonara los ocupados territorios colombianos (Atehortúa, 2007).

De otra manera como lo señala Rojas (2015) desde la misma fecha de la entrada de los peruanos a Leticia y la toma de Tarapacá, hasta la primera quincena de febrero de 1933, el Gobierno del Perú comenzó a fortalecer sus guarniciones militares sobre el Putumayo y el Amazonas, en desarrollo de un plan de nivel estratégico para la guerra, además siempre rehuyó las fórmulas de mediación de Brasil y pretendía la revisión del Tratado Lozano-Salomón de 1922, cuestión inadmisibles para Colombia, ya que en este tratado se reconocía que “quedaron definitiva e irrevocablemente terminadas todas las diferencias entre Perú y Colombia” (Rojas 2015, p. 6).

Figura 3

Cañonero “Cartagena”



Fuente: Armada de Colombia (s.f.).

Junto a los intentos diplomáticos, Colombia decidió la toma militar de Tarapacá en la ribera derecha del río Putumayo, cercana a la frontera con Brasil, y la guerra, como la conocemos, comenzó propiamente el 14 de febrero de 1933, cuando la fuerza colombiana de 1.000 sol-





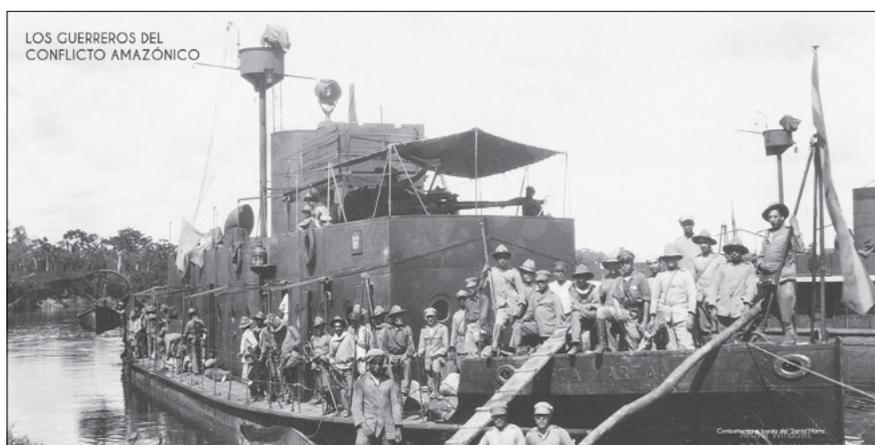
dados transportada por el río Putumayo en seis buques fue atacada sin éxito por aviones peruanos; en respuesta, ese mismo día en la tarde, la aviación colombiana atacó la guarnición militar peruana, partiendo de La Pedrera y El Refugio; al mismo tiempo que la flotilla fluvial cruzaba a aguas colombianas pasando la línea histórica Tabatinga-Apaporis que demarca los territorios de Colombia y Brasil. Previo ultimátum, al amanecer del 15 de febrero las tropas comandadas por el General Efraín Rojas, desembarcaron y comenzó el ataque fluvial y aéreo sobre Tarapacá; encontrándose que la guarnición peruana había abandonado y huido del fortín, que bien hubiera podido presentar fuerte resistencia, habida cuenta de su posición dominante sobre las aguas, de la disponibilidad de dos cañones Krupp de 75 mm y de numerosas ametralladoras que a distancia inmediata habrían podido causar estragos en la flotilla colombiana (Valencia, 1994).

Según Valencia (1994), el General Vásquez Cobo, comandante de la Expedición Amazonas, envió un cablegrama a Bogotá en los siguientes términos: “Tarapacá, 15 de febrero de 1933. Presidente. Bogotá”. “A las 9 de la mañana flotó nuestro pabellón sobre el cerro de Tarapacá. Librese combate artillería apoyado por aviones y tropa desembarque. Felicito vuestra excelencia. No hubo novedad. Servidor. Vazcobo” (s.p.).

De acuerdo con el historiador Torres (1993), la retoma de Tarapacá significó para Colombia el control del curso inferior del Putumayo, hasta sus bocas en el Amazonas, con lo cual las guarniciones militares y los asentamientos humanos de Perú en la banda sur de la vía fluvial quedaron sujetos para sus comunicaciones y abastecimientos a trochas selváticas y algunos tributarios menores del Putumayo; permitiría entonces un desarrollo operacional para el control del río Putumayo por el destacamento militar colombiano. Perú reforzó sus fortificaciones sobre el Putumayo para obstaculizar el aprovisionamiento logístico sobre las guarniciones colombianas de Puerto Asís, Caucayá, Monclar, Puerto Calderón y El Encanto.

Figura 4

Cañonero “Santa Marta”



Fuente: Armada de Colombia (2015, p. 35).

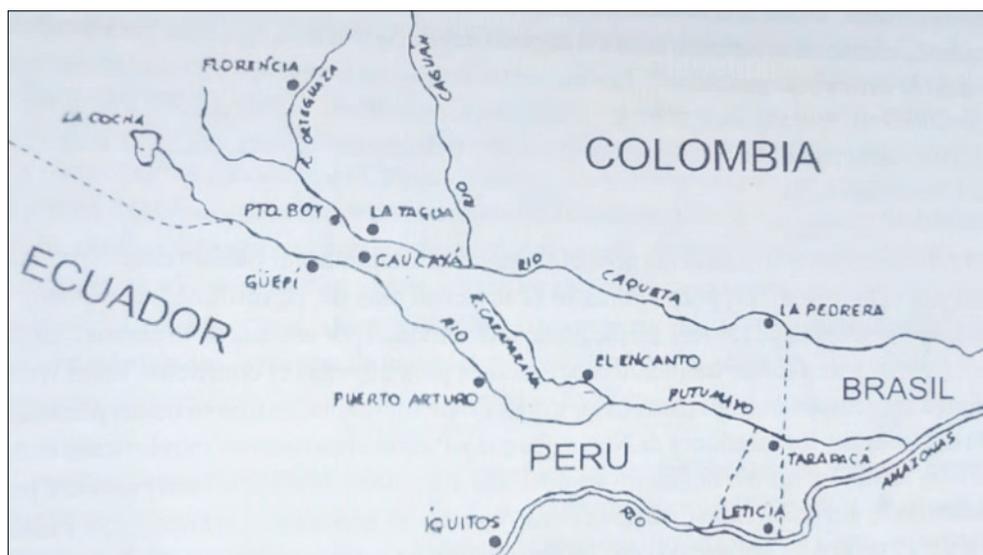




Como operaciones subsiguientes para el control militar sobre el sobre Putumayo, el Coronel Roberto D. Rico designado comandante del Destacamento Putumayo por decreto reservado 1745 del 18 de octubre de 1932, en dos ocasiones, organizó el ataque sobre Güepí, pero el Gobierno nacional insistía en la negociación diplomática, por lo tanto, se dieron contraórdenes causando desconcierto en las tropas. El 17 de marzo de 1833 el General Efraín Rojas emprendió operaciones de desembarco abordo del cañonero “Pichincha”, sobre el puesto peruano de Buenos Aires, que contaba con cincuenta efectivos y el apoyo de la cañonera “Estefita” y cobertura de aviación. Sorprendida la guarnición peruana por el fuego de la cañonera y de la infantería desembarcada, huyó del puesto por la selva, sin embargo seis aviones peruanos efectuaron bombardeo sobre la posición tomada y sobre el cañonero “Pichincha” que respondió con la potencia de sus armas antiaéreas, una bomba cayó en la proa, no causando daño material por el blindaje de la embarcación, pero sí produjo la muerte del marinero Efraín Matiz y resultaron heridos el Teniente Pedro Rincón, Subteniente Manuel Pérez, Cabo Segundo Antonio Ayubi y los soldados Jorge Navarro, Rodolfo López y Eduardo Díaz, y ante la falta de apoyo aéreo el General Rojas efectuó una retirada estratégica mimetizándose en la selva, en razón de que los aviones seguían atacando al cañonero “Pichincha” (Torres, 1993).

Figura 5

Teatro del conflicto colombo-peruano



Fuente: Román (2005b, p. 51).

Al no lograrse acuerdo diplomático, el presidente Olaya decidió impartir la orden de ataque sobre Güepí; eran momentos de intensa lluvia que hacían penoso el avance de la infantería con el agua y lodo a la cintura, la guarnición peruana estaba defendida por alrededor de

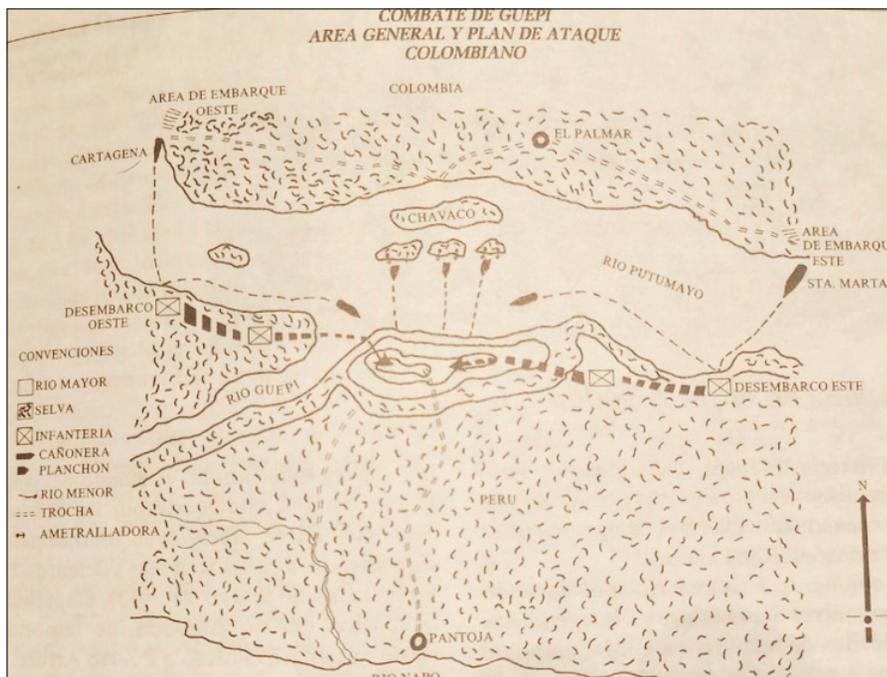




500 efectivos, debidamente atrincherados en Cachayá y Güepí, con nidos de ametralladoras empotrados y cañones Krupp de 75 mm. El plan de operaciones comprendía concentración de un batallón de infantería y una sección de artillería en el islote de Chavaco, la flotilla fluvial al mando del Mayor José Dolores Solano, conformada por los cañoneros “Santa Marta” y “Cartagena”, las lanchas “Sinchi Roca” y “Huayna Capac” capturadas a los peruanos, cuatro canoas a motor y doce lanchas a canaleta. A bordo del cañonero “Santa Marta” se encontraba el Coronel Rico y su Estado Mayor, llevaba a bordo 150 hombres de infantería de desembarco al mando del Capitán Luis Uribe Linares, como capitán del cañonero actuaba el Teniente de Artillería Luis A. Baquero Herrera, segundo comandante, el Subteniente Efrén Salcedo. El cañonero “Santa Marta” era el único que contaba con radiocomunicaciones, actuaba como capitán el Teniente de Artillería Hernando Mora Anguiera y llevaba a bordo al Mayor José Dolores Solano, con 150 efectivos de infantería de desembarco al mando del Capitán Alfonso Castellanos. En la noche del 25 de marzo de 1933, el “Santa Marta” desembarcó 150 hombres al mando del capitán Luis Uribe, en territorio enemigo. A las 4 de la mañana el “Cartagena” desembarcó en la parte alta, en la desembocadura del río Güepí, la compañía de infantería del Capitán Alfonso Collazos, con la misión de cortar la retirada enemiga, avanzando con el agua a la cintura hacia las posiciones enemigas (Torres, 1993).

Figura 6

Combate de Güepí. Área General y Plan de Ataque



Fuente. Valencia (1993, p. 329).

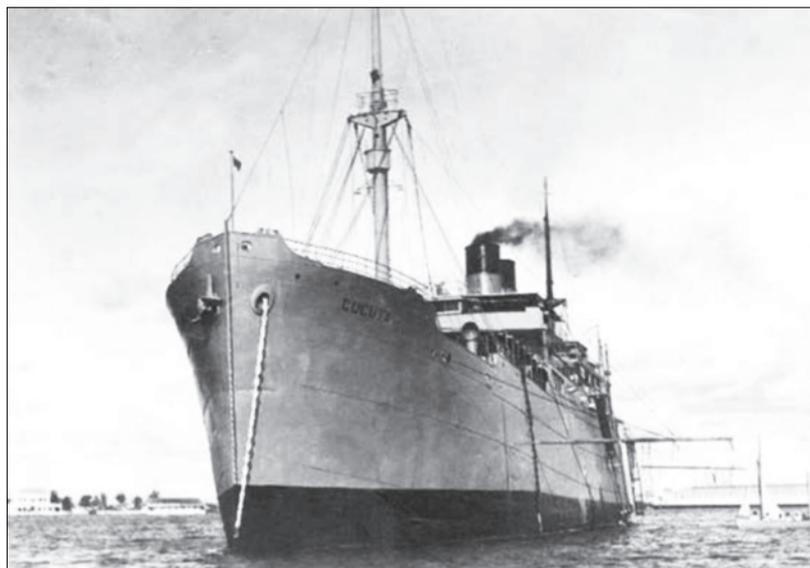




Siendo las 6 de la mañana del 26 de marzo de 1933, las cañoneras “Santa Marta” y “Cartagena” en un frente de combate de extensión de 5.000 metros iniciaron el ataque de artillería, el enemigo sorprendido por la maniobra se atrincheró y puso en acción las ametralladoras y cañones; a las 07:00 horas, seis hidroaviones al mando del Coronel Boy, en dos escuadrillas descargaron sus cargas de 50 kg de TNT, la infantería colombiana avanzaba paralelamente a los cañoneros, el fuerte Cachayá fue silenciado por la artillería del “Santa Marta”, a las 9 de la mañana una compañía de fusileros comandada por el Capitán Veloza atravesó el río en apoyo del capitán Linares, bajo nutrido fuego de ametralladoras no pudo ser contenido, al caer Cachayá los peruanos agrupan su defensa en Güepí, el “Santa Marta” pone proa hacia el “Cartagena” bajo intenso fuego de ametralladoras, tanto el “Santa Marta” y el “Cartagena” concentran coordinadamente su fuego cruzado de artillería sobre Güepí, donde sus defensores luego de valerosa defensa emprenden la retirada por las trochas hacia Pantoja. A las 12:00 horas el Sargento Néstor Ospina iza el glorioso pendón tricolor en las alturas de Güepí (Torres, 1993).

Figura 7

Motonave “Cúcuta”



Fuente: Armada de Colombia (2015, p. 49).

El presidente Olaya Herrera comisionó al General Alfredo Vázquez Cobo para adquirir dos torpederos ofrecidos por el Gobierno de Estonia. El ministro de Guerra Carlos Uribe Gaviria le comunicó el 3 de abril, que había terminado su misión como jefe del Ejército en Operaciones en el Sur y en su reemplazo fue designado el General Efraín Rojas Acevedo; el presidente lo ratificó como ministro plenipotenciario en Francia. La adquisición de estos torpederos se malogró en razón de que el Gobierno peruano se adelantó a su compra por intermedio de su





misión naval en Inglaterra, dichos buques recibieron los nombres de “Almirante Guisse” y “Almirante Villar”, al tiempo que se movilizaba con destino al Amazonas el “Almirante Grau” y “Coronel Bolognesi”, recientemente reparados en EE. UU., junto a dos submarinos. Colombia entretanto continuaba las operaciones militares en cumplimiento de la campaña para retomar Leticia, esta vez sobre el río Algodón ruta de aproximación a Puerto Arturo, única base de importancia que restaba al Perú en el Putumayo, operación que no se llevó a cabo porque finalizó el conflicto (Torres, 1993).

Fin del conflicto y negociaciones

En el entretanto del desarrollo de la guerra, en la diplomacia la falta de providencias coercitivas de la Liga de Naciones permitía una gran fertilidad de sugerencias de arreglo, actitud conciliadora que tenía más auge en el país agredido, Colombia, que en el país agresor, Perú. Colombia que había demostrado con las armas una mayor vitalidad y vencedor en los encuentros armados, exhibía una mayor premura en lograr la paz que Perú, que dilataba un acuerdo de paz, no obstante los descalabros militares (De la Vega, 1993).

En este sentido, el Consejo de Seguridad de la Sociedad de Naciones, el 18 de marzo de 1933, hacía constar las siguientes recomendaciones:

1. Que entrambas partes están de acuerdo en reconocer:
 - b) Que el tratado del 24 de marzo de 1922 entre Colombia y el Perú, está vigente.
 - c) Que, como resultado de ese tratado, el territorio denominado «Trapecio de Leticia» forma parte del territorio de la República de Colombia.
2. Que dicho territorio ha sido invadido por los peruanos, los cuales depusieron de sus cargos a las autoridades colombianas.
3. Que los elementos peruanos han sido apoyados por las autoridades militares del Departamento de Loreto (Perú).
4. Que en Tarapacá territorio colombiano, se estableció un puesto peruano, el cual más luego, fue recuperado por las tropas colombianas.
5. Que la aldehuela de Leticia está aún en poder de los peruanos.
6. Que el ministro de Relaciones Exteriores del Perú, en su telegrama del 17 de febrero, declara que el departamento de Loreto ha resuelto reivindicar esta zona territorial ocupándola por su propia cuenta.
7. Que el ministro de Relaciones Exteriores del Perú declaró, en su telegrama del 2 de febrero, que “el Perú no podría considerarse obligado a no estorbar el ataque de Leticia, donde se hallan peruanos que, haciéndose intérpretes de los sentimientos del departamento de Loreto, se han trasladado a Leticia para protestar contra la in-





equidad que los separó de su patria de origen sin tener la voluntad de los habitantes del territorio desmembrado de esa manera, ni sus derechos como minoría política”.

8. Que el Gobierno colombiano ha aceptado y el Gobierno peruano ha rechazado, los términos del arreglo de la controversia propuestos por el Consejo conforme al párrafo 3 del artículo 15. (De la Vega, 1993)

Con relación a lo anterior, el Consejo de Seguridad de la Sociedad de Naciones consideraba y recomendaba:

Que la situación resultante de la presencia de fuerzas peruanas en territorio colombiano es incompatible con los principios del derecho internacional, como también los del Pacto de la Sociedad de Naciones y los del Pacto de París [...] Recomienda la evacuación completa del territorio comprendido en el trapecio de Leticia por las fuerzas peruanas y el retiro de todo apoyo a los elementos peruanos que han ocupado esta región. (De la Vega, 1993)

Igualmente, atendiendo las intenciones del Perú, consideraba el Consejo la necesidad de proceder sobre la base de los tratados vigentes, a negociaciones entre las partes, con el fin de discutir la totalidad de los problemas pendientes y la mejor manera de darles una solución justa, duradera y satisfactoria, [...] Recomienda que se entablen y prosigan con la mayor diligencia las negociaciones tan pronto como se hayan tomado medidas prácticas para la ejecución de la primera recomendación (De la Vega, 1993).

De otra parte, el 30 de abril de 1933 en Lima fue asesinado con disparos de revólver por un activista de la oposición el dictador Luis Miguel Sánchez Cerro, al terminar revista a 25.000 soldados que serían enviados al área de operaciones sobre los ríos Amazonas y Putumayo. El General Óscar Raimundo Benavides Larrea, jefe del Ejército fue designado por el Congreso Constituyente, para remplazar a Sánchez Cerro, y terminar el periodo presidencial de este último. El nuevo mandatario invitó a Lima a Alfonso López Pumarejo con quien había compartido funciones diplomáticas en sus respectivas delegaciones en Londres, a entablar negociaciones como delegado diplomático del presidente Enrique Olaya Herrera (Rojas, 2015).

Como resultado de las recomendaciones del Consejo de Seguridad de la Sociedad de Naciones, del 18 de marzo de 1933, los plenipotenciarios de los Gobiernos de Colombia y Perú firmaron el 25 de mayo de 1933 en Ginebra, en la Sociedad de Naciones, un acuerdo diplomático, para la ejecución de las recomendaciones aprobadas, que tenía por base:

1. El Perú desocupará el territorio de Leticia y una Comisión del Consejo, en nombre del Gobierno de Colombia, se hará cargo de su administración por término máximo de un año.
2. Colombia devolverá al Perú las posiciones que habían tomado militarmente sobre la margen derecha del Putumayo; y





3. Las partes se comprometen a abrir las negociaciones previstas en la segunda de las recomendaciones del 18 de marzo. (De la Vega, 1993)

Los comisionados de Ginebra se trasladaron a Leticia a bordo del Mosquera y el 23 de junio de 1933 a los 296 días de la agresión a Leticia, se izó nuevamente el glorioso pendón tricolor, igualmente ondeó el pendón de la Sociedad de Naciones; simultáneamente ese mismo día 23 de junio se entregó Güepí, arriando nuestro pabellón con todos los honores, entregando a su vez cualquier posición colombiana sobre el territorio peruano (Rojas, 2015).

La revisión del Tratado de Límites con Perú, Lozano-Salomón del 24 de marzo de 1922, y ratificado el 23 de enero de 1928, aprovechando el ataque y toma de Leticia, estuvo presente en todo tiempo como intención peruana para la entrega de Leticia, propuesta inaceptable por Colombia.

Conforme a la fórmula de Ginebra, que en su punto 3 recomendaba a las partes la negociación. El Gobierno colombiano aceptó con instancia mediadora de Brasil a reunirse en Río de Janeiro con la delegación peruana; no sin antes escuchar voces críticas en ese entonces, por algunos prominentes ciudadanos colombianos, que consideraban que Colombia nada tenía que negociar con el Perú, producto de un ataque a nuestra soberanía, existiendo además un tratado de límites, firmado y ratificado por ambos países, y una victoria militar de las armas colombianas. En una primera etapa, el 24 de octubre de 1933, el canciller brasileño Afrânio de Melo Franco, instaló la reunión; los delegados de Colombia Roberto Urdaneta Arbeláez, Luis Cano Villegas y Guillermo Valencia Castillo, y por el Perú, Víctor M. Maúrtua, Víctor Andrés Belaúnde, Alberto Ulloa Sotomayor y Raúl Porras Barrenechea. La delegación colombiana exigía que Perú presentara cuáles eran los asuntos pendientes por resolver, mientras que la delegación peruana alegaba incumplimiento de Colombia al tratado Lozano-Salomón, al no disponer para Perú del triángulo San Miguel-Sucumbíos, cedido a cambio del trapecio amazónico, y donde Perú aseguraba que la solución posible era el cambio de fronteras, el triángulo regresaba a Colombia y el trapecio a Perú. Situación rechazada por Colombia pues no estaba en discusión el tratado Lozano-Salomón, sino asuntos relacionados con aduanas, comercio y navegación sobre los ríos Putumayo y Amazonas. La delegación peruana propuso un arbitraje ad hoc, rechazado por Colombia, en su defecto Colombia propuso recurrir a la, en su momento, Corte Permanente de Justicia Internacional, rechazada por Perú (Villegas, 1934).

En febrero de 1934, a instancias nuevamente de Afrânio de Melo Franco, se efectuó una segunda ronda de negociaciones; los memorandos peruanos insistían en el canje de territorios, rechazado por Colombia, y estando próximo a vencerse el plazo de administración de Leticia por la Sociedad de Naciones, Perú solicitó una prórroga de esta administración, rechazada por Colombia, luego de lo cual Perú propuso entonces una administración mixta, también rechazada por Colombia. En una tercera ronda de negociaciones, en un ejercicio de aguda diplomacia





de Afrânio de Melo Franco, se dejó de lado el tema de la administración mixta y el tema de canje de territorios, llegando a un acuerdo las delegaciones de Colombia y Perú, el 24 de mayo de 1934, el cual se conoce como el Protocolo de Río de Janeiro (Villegas, 1934).

Este acuerdo, oficialmente denominado “Protocolo de Amistad y Cooperación entre la República de Colombia y la República del Perú”, junto con un “Acta Adicional” firmada el mismo día, constituye un todo indivisible con el Protocolo suscrito en esta misma fecha por las delegaciones de plenipotenciarios de Colombia y de Perú, a la que se refieren los artículos 4° y 6° de dicho Protocolo. (Cancillería de Colombia, 2021). El protocolo fue aprobado por el Congreso de Colombia mediante Ley 17 del 20 de septiembre de 1935. El protocolo vuelve a ratificar lo contemplado en el Tratado Lozano-Salomón de 1922 como vínculo jurídico entre ambos países, e implementa otras disposiciones contempladas en su Acta adicional, en materia de comercio, adunas, régimen de puertos, libre navegación de los ríos, protección a los pobladores, tránsito de policía de fronteras y adopción de los demás acuerdos que fueren necesarios para obviar cualesquiera dificultades que se presenten o puedan presentarse en la región de frontera entre los dos países (Suin, 2021).

Resurgir de una Marina de Guerra

La adquisición de los destructores “Caldas” y “Antioquia” se convirtió en pilar de la Armada Nacional contemporánea. La experiencia de lo sucedido en el conflicto con el Perú generó en el Gobierno nacional la obligación de crear y organizar la Marina de Guerra Nacional. A través de los funcionarios de la embajada de Colombia en Inglaterra se pudo establecer, que:

La firma inglesa Vickers-Armstrong y el Gobierno de Portugal estaban dispuestos a ceder dos destructores (*destroyers*) que se estaban terminando de construir en el astillero de Yarrow de la empresa en ese país, con destino a su Armada. Para la Armada de Portugal habían sido bautizados como Tejo, remembranza del río Tajo, y rebautizado como MC “Antioquia”, y Douro, remembranza del río Duero; para la naciente fuerza naval colombiana, fue rebautizado como MC “Caldas”, a principios de febrero de 1934, se firmó el contrato correspondiente. (García, 2016, p. 4)

El 25 de febrero de 1934 se afianzó el pabellón de Colombia en las dos unidades de guerra y tomaron posesión como sus comandantes:

Los oficiales ingleses, Capitán de Fragata R. D. Wilson en el “Antioquia”, y capitán de fragata C.K. Adams en el “Caldas”. Los dos destructores con tripulación contratada totalmente inglesa zarparon el 1 de marzo de 1934, con dos días de diferencia y se reunieron en Trinidad. La orden que recibieron fue dirigirse a las bocas del Amazonas para esperar nuevas instrucciones. El fin del conflicto en el sur del país determinó el cambio





de destino, ahora a Cartagena, donde fueron recibidos oficialmente por el Ministro de Guerra el 15 de mayo de 1934. (García, 2016, p. 4)

Los destructores que se adquirieron representaban coincidentalmente los mejores buques de su tipo en su época por su diseño y armamento, y además completamente nuevos, los cuales fueron denominados ARC “Caldas” y ARC “Antioquia”, en su momento el sumun de la más avanzada técnica naval, por la calidad de los materiales empleados. Adicionalmente estaban armados con piezas semiautomáticas de 120 mm que señalaban un notable avance en comparación con las unidades a flote en ese momento y con los torpedos de tiro más avanzados producto de la técnica naval inglesa (Román, 2005).

Figura 8

Destructor “Antioquia”



Fuente. Armada de Colombia (2015, p. 55).

Recibir los buques era una gran labor y de peso en las negociaciones, pero ¿cómo se tripulaban? Si Colombia no contaba con los oficiales y tripulaciones idóneas para tripular, operar y mantener tan sofisticadas unidades de guerra. El Gobierno colombiano, con el apoyo y aquiescencia del Gobierno inglés, adelantó las gestiones para contratar lo que se denominó Misión Naval Inglesa, con el propósito de tripular los destructores, asesorar los diferentes asuntos derivados y de carácter marítimo-militar y preparar el personal colombiano que habría de relevarlos y asumiría la responsabilidad más adelante.

Para el efecto se contrató la firma Sir Alexander Gibb & Partners, con indicaciones del almirantazgo inglés, pero sin responsabilidad alguna. Posteriormente se contrató en forma directa y particular una misión de marinos ingleses en uso de buen retiro de la Real Armada inglesa. Tras analizar varios candidatos, se seleccionó al Capitán de Navío Basil O. Bell Sal-





ter, a quien de acuerdo con el contrato se le reconoció el grado de Contralmirante en ejercicio. Originalmente, la misión estaba conformada por 250 hombres entre oficiales, suboficiales y marineros, lo mejor seleccionados que se pudo contemplar (Román, 2005).

Miembro de la misión fue el Capitán de Fragata Ralph Douglas Binney quien no viajó con los destructores, sino que lo hizo posteriormente. Binney llegó inicialmente con la función de director de la Escuela Naval (García, 2016).

A mediados de 1939, de nuevo se presentaron en Europa posibilidades de conflicto, y muchos de los miembros de la misión fueron llamados al servicio activo, por lo que dicha misión debió ser cancelada. En su informe al Congreso para 1938 el ministro de Guerra informaba: “En resumen, la Misión Británica, aunque en su momento haya sido objeto de críticas (no siempre objetivas) su labor fue una contribución definitiva a la formación de la nueva Armada Nacional y de su elemento humano” (García, 2016, p. 7).

Así, para 1934, la fuerza naval de la nación también había cambiado, quedando constituida así: destructores “Antioquia” y “Caldas”. Cañoneros “Bogotá”, “Córdoba”, “Junín” y “Carabobo”. Transporte “General Mosquera”. Buque tanque “Cabimas” (García, 2016, p. 7). Buque transporte “Cúcuta” convertido luego en Buque Escuela “Cúcuta” (Reyes, 1985, s.p.).

Para las operaciones fluviales se constituyeron las flotillas fluviales del río Amazonas, río Caquetá y río Putumayo en el sur del país, así como la del río Magdalena.

Figura 9

Destructor “Caldas”



Fuente: Armada de Colombia (2015, p. 57).





La Armada consolida su organización

Habiendo sido creada mediante Decreto 1834 de 1934, la Armada (que aún no se denominaba así, sino Departamento de Marina, dependiente del Ministerio de Guerra) se procedió a crear su marco jurídico, comenzando por establecer su macroorganización y hacer nombramientos para los diferentes cargos.

Fue necesario promulgar los documentos oficiales (leyes y decretos) para poner en marcha la institución. Esta necesidad se hizo patente especialmente en el área de administración de personal: incorporación (la Escuela Naval de suboficiales, fundada en 1934, funcionando como Escuela de Marina para maquinistas y grumetes), capacitación y entrenamiento, plantas de personal, remuneraciones y grados, disciplina etc. Como parte de esta reglamentación, el Decreto 2122 de agosto de 1936 constituyó el primer Escalafón de Oficiales, base de las cadenas de mando, se fueron incorporando oficiales de procedencias diferentes: veteranos del Ejército que participaron en el conflicto amazónico, profesionales del mar con alguna experiencia, oficiales egresados de la Escuela Naval de 1907, y, en fin, personas con deseo de incorporarse. (García, 2016).

CONCLUSIONES

Desde el inicio del proceso de las luchas de independencia y en el mismo periodo de la Gran Colombia, se tuvo la necesidad de recurrir a corsarios ante la falta de medios, equipo y tripulaciones para conformar una marina de guerra para la causa patriótica. Al final de la Gran Colombia, las cuantiosas deudas por los diferentes empréstitos generados para la causa de la independencia hacían inviable para la época mantener una marina de guerra. La naciente república estaba en bancarrota y las decisiones de Estado se enfocaron en las prioridades que su clase dirigente demandaba por sus propios intereses económicos, sociales y políticos.

En el siglo XIX, por diferentes razones del funcionamiento de un Estado en constante conflicto y en proceso de consolidación administrativa y fiscal, el mar no fue una prioridad y no se evidenciaron intenciones de desarrollo marítimo en un país con espacios aprovechables en dos mares.

Las constituciones políticas que se implementaron para la república contemplaban el uso de la Patente de Corso, por lo que una marina de guerra formalmente organizada no fue contemplada seriamente. Incluso en el articulado de la Constitución de 1886, que rigió el destino político nacional hasta 1991, no se menciona el mar para el desarrollo de ninguno de sus campos político, económico, social y militar, rezando su texto así: La Nación tendrá para su defensa un Ejército permanente. La ley determinará el sistema de reemplazos del Ejército, así como los ascensos, derechos y obligaciones de los militares. No se menciona o infiere en ninguno de sus apartes, actividades para un desarrollo marítimo, tal vez una de las consecuencias de la falta





de conciencia marítima del pueblo colombiano, pues si en su Carta Magna el mar brilla por su ausencia, este no será una prioridad para sus gentes.

No se aprendió de las consecuencias de los errores del siglo XIX y de las diferentes ofensas al honor nacional por la falta de una marina de guerra que disuadiera o hiciera respetar la dignidad de la nación. El conflicto con el Perú por el trapecio Amazónico tomó al país por sorpresa y una vez más sin una marina de guerra y con un Ejército con bajo presupuesto para su funcionamiento operativo y administrativo. Sin embargo, el ya profesional Ejército Nacional con el apoyo de la clase dirigente y de su pueblo supo responder al desafío y reto presentado.

Una vez más, como en los inicios de la gesta de emancipación, se tuvo que conformar una marina de guerra recurriendo a la compra de buques mercantes en diferentes muelles internacionales, para artillarlos con ametralladoras y cañones y convertirlos en buques de guerra para enfrentar el conflicto con el Perú en el teatro de operaciones sobre los ríos Amazonas y Putumayo.

La misión inglesa que organizó y tripuló el MC “Antioquia” y MC “Caldas”, con oficiales y tripulación totalmente inglesa, formó y capacitó a los primeros cuadros de oficiales y suboficiales colombianos que habrían de remplazarlos en la conducción operativa de las poderosas unidades de guerra, iniciando una Armada de Colombia, profesional y capacitada para el ejercicio de un poder naval en los mares de la nación.

Como consecuencia estratégica del conflicto con el Perú, se dio el indispensable resurgimiento de la Marina de Guerra o Armada de Colombia, como institución que continúa actualizándose en tecnología y profesionalizándose en su escalafón de personal en las décadas posteriores al conflicto y que hasta el presente protege eficientemente el azul de la bandera colombiana.





Referencias bibliográficas

- Arboleda, G. (1819). *Historia Contemporánea de Colombia. (Desde la disolución de la antigua república de ese nombre hasta al presente)*. Tomo II Administración de Herrán y de Mosquera 1841-1849. Casa editorial Arboleda y Valencia. Library of Princeton University.
- Armada de Colombia. (2015, 9 de septiembre). #HistoriaNavalCol. ARC Cartagena. [Imagen adjunta]. Facebook. <https://n9.cl/0virq>
- Armada de Colombia. (2015). *Fuerza de Superficie: Génesis y Desarrollo*.
- Atehortúa, A. (2007). *El conflicto Colombo-Peruano. Apuntes acerca de su desarrollo e importancia histórica*. Revista Historia y Espacio. Vol. 3 No. 29. Universidad del Valle.
- Camacho, C. (2016). *El conflicto de Leticia (1932-1933) y los ejércitos del Perú y Colombia*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Cancillería de Colombia. (2021). *Frontera Terrestre Colombia-Perú*. <https://n9.cl/yqhu8>
- De la Reza, G. (2003). *El congreso Anfictiónico de Panamá*. Una hipótesis complementaria sobre el fracaso del primer ensayo de integración Latinoamericana. Revista Araucaria. Revista Iberoamericana de Filosofía, Política y Humanidades, vol. 4, núm. 10. Universidad de Sevilla, Sevilla, España. <https://n9.cl/3yk06>
- De la Vega, J. (1933). *El Conflicto colombo-peruano*. Liberia Nueva Casa Editorial. Bogotá.
- Función Pública. (2022a). *Constitución Política 1 de 1832. Asamblea Nacional Constituyente*. <https://n9.cl/ddi2y>
- Función Pública. (2022b). *Constitución Política 1 de 1843. Congreso de la República*. <https://n9.cl/l47bz>
- García, R. (2003). *La Guerra Civil de los Mil Días en el Mar*. Taller Editorial Fondo Rotario Armada Nacional. Cartagena de Indias.
- García, R. (2016). *Capitán de Corbeta Juan Antonio Morales Ospina: Pionero de la Armada Nacional y de La Flota Mercante Grancolombiana*. Pañol de la Historia Fascículo N° 63. Grupo de Comunicaciones Estratégicas. Armada Nacional. <https://n9.cl/mfgux>
- Jaramillo, L. (2005). *Una mirada retrospectiva a la creación de la Armada Nacional*. En: Academia Colombiana de Historia Militar, Boletín N° 3, 2004-2005.
- La Rosa, M. & Mejía, G. (2014). *Historia Concisa de Colombia (1810-2013)*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- López, J. (1833). *Informe de José Hilario López, Secretario de Guerra y Marina de la Nueva Granada 1833*. En Repositorio Biblioteca Virtual Banco de la República. <https://n9.cl/beo71>
- López, M. & Barbosa, E. (2021). *Historia de Colombia. Lo que necesitas saber*. Editorial Planeta, Bogotá.
- Maita, J. (2017). *Bolívar y Santander. Proyecto terrestre vs. Proyecto marítimo en la República de Colombia, 1826-1827*. <https://n9.cl/6sqt6>
- Ospina, C. (2022). *La Armada Colombiana su formación y desarrollo*. Fundación Histarmar-Argentina. <https://n9.cl/ax6y8>
- Prieto, C. (2022). *El combate de Güepí y los cañoneros Cartagena y Santa Marta*. Pañol de la historia, N° 48. Cyber Corredora. <https://n9.cl/r4c86>
- Reyes, J. (1985). *Contra viento y marea*. <https://sites.google.com/site/vamospasando/buques/mc-cucuta>
- Rodríguez, H. (2005). *Episodios históricos en la Conciencia Marítima de los colombianos*. En: Academia Colombiana de Historia Militar, Boletín N° 3, 2004-2005.
- Rodríguez, J. (2020). *El Conflicto Perú-Colombia de 1932-1933: Análisis del planteamiento estratégico y la conducción operacional de las fuerzas de ambos países*. Tesis de Doc-





- torado. Universidad de Murcia. Escuela Internacional de Doctorado. España. <https://n9.cl/hpeii>
- Rojas, R. (2015). *Perú quería a Leticia, pero...* Fascículo Pañol de la Historia N° 61. <https://n9.cl/nmmuo>
- Román, E. (1993). *Capítulo II, numeral 8. Nacimiento de la armada colombiana*. En: Valencia, A. (1993) *Historia de las Fuerzas Militares de Colombia*. Armada Nacional. Tomo IV. Planeta Colombiana Editorial S.A.
- Román, E. (1996). *El Caribe, Mar de la Libertad. Origen, estructura y operaciones de la Marina Patriota en la Independencia*. Primera Edición. Carbocol-Intercor.
- Román, E. (2005a). *Análisis Histórico del Desarrollo Marítimo Colombiano. Tomo I*. Bogotá: Armada Nacional de Colombia. 4. Edición.
- Román, E. (2005b). *Análisis Histórico del Desarrollo Marítimo Colombiano. Tomo II*. Bogotá: Armada Nacional de Colombia. 4. Edición.
- Sourdís, A. (2020). *La Guerra de Independencia en el mar y en los ríos. 1810-1823*. En: Fuentes, N. (Comp.). (2020). *El sujeto en la historia marítima*. Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH).
- Suin. (2022). *Ley 17 de 1935. Sistema Único de Información Normativa*. Ministerio de Justicia y del Derecho. Bogotá. <https://n9.cl/rwyqh>
- Torres, J. (1993). *Primeros decenios del siglo XX. Numeral 13. Operaciones Navales en el conflicto colombo-peruano, 1932-1933*. En: Valencia, A. (1993). *Historia de las Fuerzas Militares de Colombia*. Armada Nacional. Tomo IV. Planeta Colombiana Editorial S.A.
- U. Rosario. (2022). *Constitución Neogranadina de 1853*. Editorial Universidad del Rosario. <https://n9.cl/q1acx>
- Valencia, A. General. (1993). *Historia de las Fuerzas Militares de Colombia. Armada Nacional. Tomo IV*. Bogotá: Planeta Colombia Editorial S.A.
- Valencia, A. General (1994). *Conflicto amazónico 1932-1934. Desarrollo de las operaciones*. Ministerio de Defensa Nacional. 100 libros libres. Villegas Editores. <https://n9.cl/0lo97>
- Vidales, C. (1999). *Corsarios y piratas de la Revolución Francesa en las aguas de la emancipación hispanoamericana*. Caravelle (54), 247-262. Instituto de Estudios Latinoamericanos, Universidad de Estocolmo. https://www.persee.fr/docAsPDF/carav_1147-6753_1990_num_54_1_2428.pdf
- Villegas, S. (1934). *De Ginebra a Río de Janeiro*. Casa Editorial Santafé.



Vista aérea de la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla".

Fuente: Armada de Colombia.





CAPÍTULO III

LA ESCUELA NAVAL DE SUBOFICIALES (1934) Y LA ESCUELA NAVAL DE CADETES (1935)¹

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287602465.03>

SERGIO URIBE-CÁCERES*
JUAN PABLO SUÁREZ SÁNCHEZ**

*“Lo que sé de la guerra lo aprendí en
la primera batalla, la de los libros”.*

Napoleón Bonaparte, Emperador de Francia.
(1769-1821).

Resumen

La aplicación de los conocimientos adquiridos por los oficiales y suboficiales de la marina colombiana en sus escuelas navales ha permitido el crecimiento y proyección del poder naval de la nación. El esfuerzo institucional realizado para mantener altos estándares académicos en la formación de su personal se ha visto reflejado en el tiempo en la notable calidad personal y profesional de sus hombres y mujeres. El presente capítulo examina los procesos de creación y evolución y los aportes al país de dos de las principales *alma mater* de formación de la oficialidad y suboficialidad de la Armada de Colombia.

Palabras clave: Escuela, formación, naval, oficiales, suboficiales.

Introducción

La historia nos ha mostrado que las grandes armadas prevalecieron gracias al valor, disciplina, formación y entrenamiento de recios marinos, lo que les permitió descubrir continentes, disputar los mares, comercializar, transportar y conquistar territorios, forjando una influencia sin disputa en los espacios marítimos del orbe antiguo. En la actualidad, debido al notable avance de la tecnología que se evidencia en los buques modernos, se hace cada vez más pertinente la

¹ Capítulo de libro resultado del proyecto de investigación “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - II Fase”, del grupo de investigación “Masa Crítica”, de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, categorizado A1 por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (MinCiencias) y registrado con el código COL0123247. Los puntos de vista y los resultados de este capítulo pertenecen a los autores y no reflejan necesariamente los de las instituciones participantes

* **Capitán de Navío (R).** Doctor en Derecho Internacional (Cum Laude) de la Universidad Alfonso X El Sabio de Madrid, España. Magíster en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra. Ingeniero Naval y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”. Profesor Titular e Investigador en la Escuela Superior de Guerra. Contacto: sergio.uribe@usa.net

** **Capitán de Corbeta.** Magíster en Estrategia y Geopolítica de la Escuela Superior de Guerra, Ingeniero Naval Electrónico, Profesional en Ciencias Navales y Especialista en Estrategia Marítima y Geopolítica de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”. Contacto: suarezsj@esdegue.edu.co.





formación, los ejercicios prácticos y la ampliación de las mallas académicas de las escuelas navales, para conducir a los futuros marinos a una adecuada aplicación del conocimiento en los mares.

En medio de los sucesos de agresiones presentados durante el nacimiento de la República de Colombia, se ha demostrado que el olvido y la falta de continuidad en el fortalecimiento de la academia naval lleva a un desinterés nacional por el fortalecimiento del poder naval. Como característica determinante está la academia, con la cual se logra el uso adecuado de dicho poder y es allí donde se ven los frutos de esos esfuerzos realizados en la preparación de cada cadete y grumete, pues desde su entrenamiento y capacitación se empieza a formar el desarrollo de una marina de guerra. Además, para evitar caer en sucesos infortunados por ausencia del poder naval, lo que afecta la integridad territorial, el honor de la nación y su libertad de acción.

El mar siempre ha sido motivo de inspiración tanto de poetas y conquistadores, como de aquellos que lo ven como un sentido de vida para desarrollarse profesionalmente. Así fue desde el inicio de la Conquista por parte del imperio español a las equivocadamente llamadas Indias Occidentales. La actividad marinera en la época era un trabajo que tenía siglos de haber sido constituida con rutas hacia los continentes de Asia y África permitiendo a las potencias europeas surcar los mares en su calidad de conquistadores y exploradores de nuevas rutas (Reyes, 2000).

Para desarrollar los espacios jurisdiccionales se debe mantener el orden y el control territorial de la jurisdicción marítima y fluvial, que impacta estratégicamente en el desarrollo del país. Es así como la academia da ese aporte prospectivo para el mantenimiento de los intereses marítimos nacionales. Se evidencia, de esta forma, la necesidad de mantener la educación naval de manera constante, con una visión de futuro y como una necesidad para sostener un poder naval creíble, disuasivo e influenciador (Gómez, 2018).

En el presente capítulo se observará un enfoque histórico de las escuelas navales colombianas, para evidenciar las decisiones históricas que llevaron a los conductores estratégicos a crear y mantener las escuelas de formación naval, las cuales han contribuido de manera importante al fortalecimiento y al desarrollo de un Estado marítimo nacional.

ESCUELAS NAVALES EN COLOMBIA: PASADO CON PRESENTE

Historia tras la Conquista

En desarrollo de la caracterización de marinos capacitados, el Virreinato de la Nueva Granada realizó un esfuerzo para verificar cómo estaban los marinos en las regiones, pero los intentos no terminaron ahí. En Cartagena de Indias, en 1757, se buscó también la organización y matrícula de nuevos marineros. En documentos de la época es posible observar la poca coordinación que había entre las instituciones locales y las autoridades de la Secretaría de Marina en España,





como también ocurrió durante la instauración de una nueva matrícula en 1726. En la península ibérica estos visos de organización fueron fundamentales para que las ordenanzas navales emitidas desde España permitieran un mejor control (Suárez, 2019).

Como lo manifestó el Brigadier General Camilo Riaño, historiador militar colombiano, cuando en los albores de la primera Escuela Naval Militar de Colombia -llamada Escuela Náutica y de Matemáticas y existente desde el 11 de septiembre de 1810 al 18 de diciembre de 1811- se da inicio a la primera *alma mater* de esta categoría en la historia de Colombia. Riaño relata que desde su fundación se planteó un enfoque en materias como navegación por estimación astronómica, trigonometría esférica, principios de geografía histórica, política y cosmografía. (Reyes, 2000). Además, se crearon incentivos por parte del gobierno cartagenero a los alumnos, aunque fue cerrada posteriormente por situaciones propias de la emancipación del reino español. (Román, 1997).

ESCUELA NAVAL DE SUBOFICIALES ARC² “BARRANQUILLA”

En 1932 el entonces ministro de Guerra, Carlos Uribe Gaviria, se trazó como tarea organizar las fuerzas militares ya que el conflicto colombo-peruano era inminente y se reconocía el atraso de Colombia en materia de organización del poder naval (buques, muelles, bases). En 1934 es creada la Escuela de Grumetes, con un enfoque técnico y la visión de formar las tripulaciones que, desde entonces, serían los técnicos del futuro para complementar las tripulaciones a bordo de las unidades a flote (Román, 1997).

Figura 1

MC “Boyacá”



Fuente: Escuela Naval de Suboficiales (2022).

² ARC: Armada de la República de Colombia.





La escuela de formación de los primeros suboficiales navales se ubicó en la ciudad de Barranquilla, a bordo del buque MC³ Boyacá fondeado en Puerto Colombia, creándose mediante Decreto 853 del 20 de abril de 1934 y tomando el nombre de Escuela Marina para Maquinistas y Grumetes. El buque se había adquirido inicialmente para ser utilizado en el conflicto con el Perú, con el objetivo de transportar las tropas y sus provisiones. (Páramo, 2021).

La institución de formación de la suboficialidad naval fue creada con una visión naval alemana al mando del Capitán de Marina Erich Richter, oficial alemán retirado de la marina imperial de ese país y quien fungió como instructor guía de la naciente escuela. En sus inicios, estuvo conformada por cuatro oficiales, setenta grumetes y veinte auxiliares. Los estudiantes recibían clases de marinería, motores, radiocomunicaciones, navegación, orden cerrado y régimen interno (Román, 1994).

En 1938, la escuela se traslada a Cartagena a bordo del MC “General Mosquera” y en 1944 se ordena su traslado por orden del Ministerio de Guerra a Barranquilla a unos terrenos ocupados previamente por la Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA), sirviendo de esta forma como inicio del engrandecimiento de la Armada de Colombia como eje del desarrollo educativo naval. Como director se designó al Teniente de Navío Julio César Reyes Canal (Páramo, 2021).

Figura 2

Plaza de Armas de la Escuela Naval de Suboficiales



Fuente: Mangones (2022).

³ MC: Marina de Colombia.





La década de los años setenta es clave para el desarrollo de la educación brindada desde la Armada Nacional y a la Escuela de Grumetes se le otorgó la capacidad de brindar funciones propias de un instituto de enseñanza media. En medio de sus planes de estudio, los distintos estudiantes mantenían la posibilidad de acceder al título de operario asumiendo un nuevo rol en la academia.

Para 1986, en una carrera por mejorar los procesos de la educación, sus planes de estudios se relacionaban con las tecnologías en electrónica, electromecánica y naviera (Román, 2000). A comienzos de la década de 1990, mediante Resolución Ministerial 0743 del 14 de febrero de 1992, la Escuela de Grumetes se reestructura orgánica y académicamente como una Institución de Educación Superior de carácter tecnológico, convirtiéndose en la nueva Escuela Naval de Suboficiales y posicionándose en la región como la principal generadora de conocimiento para el desarrollo de las actividades marítimas en beneficio de la institución naval, en particular, y del país, en general.

En 1997 se incorporó el primer contingente de mujeres suboficiales navales, las cuales pasarían a hacer parte del Cuerpo Administrativo con un total de catorce estudiantes del Curso 007 de Grumetes Administrativos, graduadas en diversas especialidades, como enfermería, tecnología en sistemas y tecnología en hotelería y turismo. Posteriormente, se crea en la Escuela una diversidad de especialidades como música, tecnología ambiental, criminalística y técnica en aviación, por lo que luego de un periodo de formación naval-militar, las suboficiales prestan sus servicios en las diversas unidades de la Armada Nacional.

La calidad profesional de las mujeres graduadas como suboficiales desde 1997 da fe del exitoso desempeño de la mujer en el ámbito naval-militar, así como del liderazgo puesto de manifiesto en el desarrollo de sus labores, capacidad y experiencia en las diferentes áreas. Estos frutos se ven evidenciados en el primer curso de catorce mujeres que ascendieron en su totalidad en 2015 al grado de suboficiales jefes.

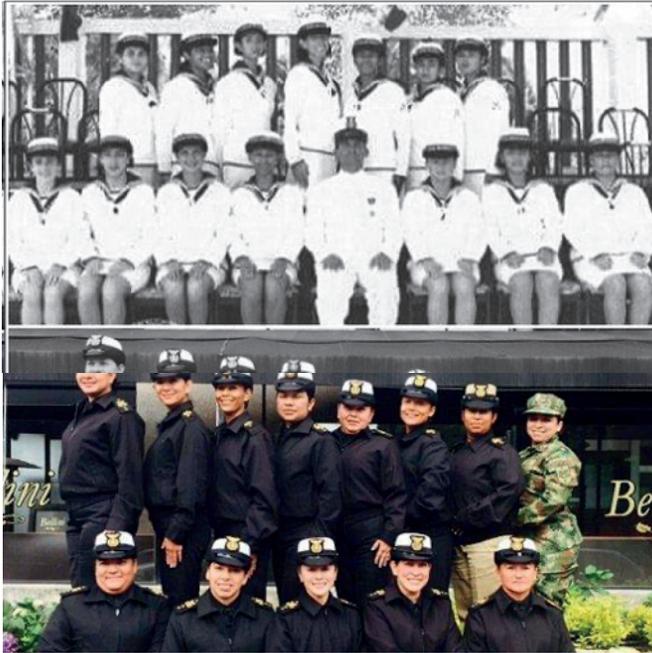
Este meritorio logro se cumplió gracias a la voluntad del alto mando naval por mantener la inclusión de la mujer en espacios tan importantes de la Armada de Colombia. Y ha sido ese deseo de servicio por su nación, lo que ha hecho trascender el aporte de la mujer como esencial complemento en el proceso de desarrollo de la institucional naval colombiana.





Figura 3

Contingente de primeras mujeres Suboficiales Administrativas



Fuente: Escuela Naval de Suboficiales (2022).

Más tarde, en 2008, la Escuela Naval de Suboficiales (ENSB) se convierte en la primera Institución de Educación Superior de la Fuerza Pública en recibir la Acreditación Institucional en Alta Calidad, lo que le permitió continuar siendo influyente en la región y le servirá de fundamento para mantenerse como una institución de prestigio formadora de las áreas técnica e institucional de la Armada de Colombia.

Figura 4

Escolta del pabellón de guerra



Fuente: Escuela Naval de Suboficiales (2022).





ESCUELA NAVAL DE CADETES “ALMIRANTE PADILLA”

El *alma mater* de los oficiales navales fue creada inicialmente en 1822 como Escuela Náutica de Cartagena, por orden del General Francisco de Paula Santander. Posteriormente, se incorpora a la Universidad del Magdalena, donde se lograron graduar únicamente dos promociones y cesado su funcionamiento. En 1866, en el gobierno de Tomas Cipriano de Mosquera, se realizó un nuevo intento, esta vez como un anexo de la Universidad de Cartagena (Colegio Universitario del Estado Soberano de Bolívar para la época), pero sin tener éxito en su implementación.

A comienzos del siglo XX se creó la Escuela Naval Nacional mediante Decreto 793 del 6 de julio de 1907, suscrito por el presidente de la república Rafael Reyes Prieto. La institución educativa nace con la voluntad de mejorar la educación militar y para ello su ministro, General Rafael Uribe Uribe, viaja a Chile con el fin de realizar acercamientos para buscar apoyo con el fin de reorganizar las escuelas militares de Colombia (Caro, 2006).

La Escuela inició labores a bordo del buque ‘Presidente Marroquín’ el 20 de julio del mismo año, con 35 alumnos venidos de distintos lugares del país y bajo el mando del Teniente de Navío de la Marina de Guerra de Chile, Alberto Asmussen (Román, 1997). Fue otro intento fallido que finalizó en 1909 por orden de la administración presidencial temporal del General Ramón González Valencia, quien con una visión diferente a la de Reyes Prieto consumó la clausura de la recién creada Escuela Naval Nacional.

De los 35 ingresados en 1907, solo ocho jóvenes cadetes alcanzaron el grado de guardiamarinas en 1909, viajando posteriormente al exterior a continuar sus estudios en España y Chile⁴.

El Capitán de Navío Enrique Román Bazurto resume el periplo de las primeras escuelas navales de la siguiente forma:

Sus vicisitudes empiezan en el siglo XIX y terminan en el primer tercio del siglo XX, a través de los varios intentos de fundación de un instituto para preparar marinos profesionales: primero fue en 1811 con el nombre de Escuela Náutica y de Matemáticas cuya primera existencia llega hasta 1813; Santander fundó en 1822 la Escuela Náutica en Cartagena y se clausuró en 1824; en 1833 figuró solo en el papel una escuela náutica incorporada a la Universidad del Magdalena; en 1866 la Asamblea Legislativa del Estado soberano de Bolívar creó otra escuela náutica que tampoco pasó de papel y, finalmente, en julio 1907 el General Rafael Reyes fundó la Escuela Naval Nacional borrada de un plumazo por un absurdo decreto de 1909 con la firma del Presidente Ramón González Valencia. (Román, 2000, p. 278)

⁴ Los ocho cadetes graduados fueron: Mario Caicedo Camacho, Luis María Galindo, Juan Federico Gerlein, Virgilio Mastrodoménico, Pablo Emilio Nieto, José Antonio Noguera, Francisco de Paula Prieto Lesmes y Froilán Valenzuela Ureña, quien años después sería el primer director colombiano de la Escuela Naval.





Veintiséis años más tarde, finalizada la guerra contra Perú, renace la intención gubernamental de crear una institución de formación naval que fortaleciera una conciencia marítima despertada durante el conflicto colombo-peruano. En 1935, durante el gobierno del presidente Alfonso López Pumarejo, mediante Decreto 712 del 13 de abril nace la Escuela Naval de Cadetes a bordo del buque de transporte MC Cúcuta.

Después de su importante participación en la guerra de Perú en misiones de transporte de tropas, el MC Cúcuta, fabricado en los astilleros escoceses William Hamilton & Co. en 1913 y con un desplazamiento máximo de 11.816 toneladas (Reyes, 2000), es enviado a reparaciones a Estados Unidos con el fin de adecuarlo como buque escuela. Estando el buque en los astilleros de Hoboken, NJ, es recibido por quien sería su comandante y futuro primer director de la Escuela Naval de Cadetes, el Capitán de Navío Ralph Douglas Binney, integrante de la Misión Naval Británica ante el Gobierno colombiano y quien también se desempeñaría como Director de Entrenamiento de la Marina (Román, 2000).

El 1 de marzo de 1935, al término de los mantenimientos, el MC “Cúcuta” zarpa con destino a Cartagena atracando el 9 de marzo en el muelle de La Machina, para completar el alistamiento de lo que sería la naciente escuela de formación naval. El miércoles 3 de julio de 1935 arriba a Cartagena el primer contingente de 41 aspirantes a cadetes navales, los cuales fueron seleccionados dos por cada departamento de la República de Colombia.

En abril de 1936 se modifica el nombre del MC Cúcuta por el de ARC Cúcuta y en diciembre de 1940 la sede de la Escuela se traslada a las instalaciones de la base naval ARC “Bolívar”.

A mediados de 1937, se recibe el segundo contingente conformado por 27 aspirantes y para 1939 asume como director de la Escuela el Capitán de Fragata Froilán Valenzuela Urueña, uno de los ocho oficiales egresados de la primera escuela naval organizada en 1907 por el entonces presidente General Rafael Reyes Prieto (Caro, 2006). De esta forma, en diciembre de 1938, se graduó la primera promoción de oficiales navales, lográndolo en esa primera fecha 25 alumnos de los 41 integrantes iniciales.

La Escuela Naval continuó su crecimiento y diversificación estudiantil, iniciando en la década de los años cincuenta la formación de cadetes mercantes destinados a tripular la Flota Mercante Grancolombiana -hoy desaparecida- con el asesoramiento del Capitán de Corbeta de la Misión Naval Chilena Juan Bascopé Guzmán. A finales de la misma década se graduó la primera promoción de oficiales de infantería de marina y se inició la movilidad académica internacional de los cadetes, enviándolos en comisión a diferentes escuelas navales de Estados Unidos, Chile, Italia y Suecia (Escuela Naval de Cadetes, 2022).

En 1961, con la intención de proyectarse hacia el futuro y crecer físicamente, se realiza el traslado de la Escuela Naval de Cadetes a su ubicación actual en la isla de Manzanillo





aumentando su capacidad de alojamiento, sus posibilidades de instrucción y acrecentándose el bienestar de los alumnos (Reyes, 2000).

Figura 5

Campus de la Escuela Naval de Cadetes en Manzanillo, Cartagena



Fuente: Mangones (2022).

En 1964, la Escuela Naval de Cadetes empieza a desarrollar sus pregrados en Ingeniería Naval en las especialidades electrónica y mecánica, ante la urgente necesidad de tripular los buques con personal altamente profesional en la reparación y mantenimiento de las unidades a flote de la Armada Nacional. Esto se constituyó en un verdadero hito -no solo a nivel de la institución sino del país- al poder contar la Armada con oficiales preparados y con el dominio de las áreas de ingeniería citadas.

En 1968, durante el gobierno del presidente Carlos Lleras Restrepo en 1968, en su plan de desarrollo Operación Colombia, se apoya la adquisición del Buque Escuela ARC “Gloria”, embajador flotante de Colombia. Su propósito era enfocar los esfuerzos por parte del mando naval, para mejorar el entrenamiento y capacitación de los cadetes en prácticas marineras, más allá de las fronteras marítimas colombianas, además de fortalecer los lazos de hermandad con los países de todo el mundo.

El Buque Escuela ARC “Gloria”, construido en los astilleros Celaya de Bilbao en España, fue bautizado con ese nombre en honor de la esposa del General Revéis Pizarro (quien falleció antes de verlo hacerse a la mar), principal gestor para la adquisición del velero junto con el Almirante Orlando Enrique Lemaitre Torres. El 9 de octubre de 1968 el buque “Gloria” zarpó desde el puerto de Ferrol en La Coruña, España, con rumbo al puerto de Cartagena, Co-





lombia, adonde llegó un mes después, cumpliéndose 55 años desde su arribo y aportando de manera fundamental en la formación integral de los marinos colombianos.

Figura 6

Buque Escuela ARC “GLORIA”



Fuente: Periódico La Voz de Cádiz.

Los años setenta marcarían un crecimiento de las actividades de certificación de las escuelas por los entes educativos de nivel nacional, en el propósito de garantizar el desarrollo de una educación de calidad y con los estándares requeridos por las autoridades de educación nacional. Así mismo, en la Escuela Naval de Cadetes se empieza a dictar los pregrados en Oceanografía Física y Administración, como complementación profesional a la formación naval militar. De otra parte, se crea la Escuela de Guerra Anfibia en Cartagena, con lo cual se da la oportunidad de profundizar conocimientos para el desarrollo de operaciones en los ríos jurisdiccionales.

En la actualidad, todas las carreras profesionales dictadas en la Escuela Naval de Cadetes cuentan con código SNIES (código que le da validez nacional e internacional a los títulos otorgados por la Escuela y permite identificar los diferentes programas académicos). De igual manera, la Escuela Naval tiene su Registro Calificado y Acreditación en Alta Calidad lo que le ha permitido mantenerse en medio de la comunidad académica como un referente nacional.

Para honrar la memoria de nuestros próceres navales, en 1974 la Escuela de Cadetes cambia su nombre al actual de Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”. Tres años más tarde, en 1977, recibe la más alta distinción de las instituciones de educación superior del país al ser reconocida como universidad, la única que ostenta este reconocimiento entre las instituciones de educación de las FF. MM. colombianas (Escuela Naval de Cadetes, 2022).





La adquisición de los submarinos oceánicos dio pie en 1975 al origen de la Escuela de Submarinos, encargada de capacitar a oficiales y suboficiales con el objetivo de operar estas unidades estratégicas. Este decenio termina con el traslado de la Escuela de Formación de Infantería de Marina a la Base de Entrenamiento en Coveñas.

Con el objetivo de dar continuidad al desarrollo de la educación en la Armada de Colombia, en los inicios de la década de los ochenta se crean las escuelas de Aviación Naval, Combate Fluvial y Buceo y Salvamento, con el propósito de optimizar y diversificar las capacidades institucionales para continuar haciendo frente a la amenaza interna.

Con la Constitución Política de 1991 se da paso a la Ley 30 de 1992, con la cual se pretende que la educación superior se alinee con la apertura económica, haciendo que las universidades aporten al desarrollo de nuevas tecnologías. Las escuelas navales se dieron entonces a la tarea de adaptarse a la nueva regulación, con el propósito de cumplir íntegramente la normatividad creada.

En 1993 se lleva a cabo la implementación de Sistemas de Gestión de Calidad en la Educación Superior, mientras las escuelas navales avanzaban en la creación de posgrados que fortalecieran las necesidades de capacitación especializada de los oficiales y suboficiales de la Armada de Colombia.

A partir de 1996, la Dirección de Instrucción y Entrenamiento de la Armada empieza a consolidar una doctrina propia, adoptando manuales de guerra irregular y manuales internacionales de derechos humanos. Al año siguiente se complementan estos textos agregándose contenidos de Derechos Humanos y Derecho Internacional de los Conflictos Armados en las mallas académicas de las escuelas de formación y a través de manuales teóricos y pistas prácticas.

En 1997 se realiza el ingreso del primer contingente de mujeres con el propósito de que cursen su carrera profesional en la Especialidad de Logística. Posteriormente, se abren las Especialidades de Ingeniería y Superficie para las cadetes femeninas, brindando mayores oportunidades a más colombianas de ejercer la carrera como oficiales navales.





Figura 7

Mujeres en todos los grados de cadetes



Fuente: Mangones (2022).

Para reforzar las actividades propias de los alumnos de la Escuela Naval de Cadetes, la Armada de Colombia, junto con la Dirección General Marítima y la División de Marina Mercante de la Escuela Naval, organizaron el pénsum con miras al fortalecimiento académico y profesional de cadetes mercantes encaminado a los retos que implican los nuevos tratados de libre comercio en el transporte y la Seguridad Integral Marítima, permitiendo el ingreso al mercado comercial en las especialidades de cubierta e ingeniería, áreas operativas y de gestión en barcos de cualquier tipo, en la flota nacional o internacional, de las empresas navieras que los administran y de la industria marítima en general (DIMAR, 2022).

Para 2002, la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla” acredita en Alta Calidad sus programas de Ingeniería Naval, Oceanografía y Administración Marítima y en 2005 se inicia con las maestrías en Oceanografía y en Logística.

El desarrollo de la Escuela Naval continúa en 2013 cuando se da inicio al proyecto ‘Alfa Sextantis’ que finalizará en 2015. Su propósito fue convertir la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla” en un referente latinoamericano de academia naval y universidad marítima de excelencia, además de brindar unas mejores instalaciones de aulas y laboratorios. Se construye el nuevo edificio de aulas con 9.071 metros cuadrados, un edificio de laboratorios y un centro de simulación.

Este nuevo edificio es el resultado de un proceso de diseño que busca crear espacios académicos confortables de alta calidad tecnológica y bioclimática; es una estructura de cuatro





pisos, con cincuenta espacios para aprendizaje que podrá alojar a 1.450 personas en ámbitos académicos y en los espacios de servicios adicionales.

Figura 8

Edificio de aulas, simuladores y laboratorios



Fuente: Mangones (2022).

Cercano al edificio de aulas se construyeron los laboratorios, que tienen un Centro de Simulación de Navegación de Puente de Gobierno de 360 grados de visualización y un Simulador de Sistemas de Combate (TCMS, por sus siglas en inglés). Este edificio también cuenta con laboratorios de electrónica, comunicaciones, robótica, física, electromagnetismo, sistemas de información geográfica y otros soportes para la educación con un área aproximada de 5.000 metros cuadrados.





Figura 9

Simuladores y laboratorios



Fuente: Mangones (2022).

En 2015 entra en funcionamiento el Centro de Investigación, Desarrollo e Innovación para Actividades Marítimas (CIDIAM) incorporando herramientas tecnológicas acordes con la actualidad. Está enfocado en realizar prácticas en procedimientos y maniobras de buques a oficiales, suboficiales, guardiamarinas, cadetes y personal civil de la comunidad marítima.

Esta capacidad para las prácticas en escenarios virtuales le brinda al estudiante una perspectiva real, suministrando espacios amplios para las maniobras, lo que resulta en disminución de costos en los entrenamientos llevados a bordo de las unidades a flote⁵. Además, se cuenta con bibliotecas sistematizadas, acceso a bases de datos, centros de desarrollo de objetos virtuales de aprendizaje y simuladores que le permiten al estudiante practicar en escenarios adversos para la toma de decisiones de las tropas en el área de operaciones.

⁵ Nombre utilizado en la jerga naval colombiana para designar a los buques, submarinos y embarcaciones de diferente tipo y tamaño con los que cuenta la Armada Nacional.





Figura 10

Simulador de maniobras de puente de gobierno Full Mission



Fuente: Mangones (2022).

Los diferentes esfuerzos realizados por la Escuela Naval de Cadetes fueron reconocidos por el Ministerio de Educación Nacional, al otorgarle la Acreditación Institucional por un periodo de seis años, mediante Resolución 24403 del 10 de noviembre de 2017. La acreditación fue otorgada a los Procesos de Formación y Capacitación de los Oficiales de la Armada de Colombia, de la Marina Mercante y de los profesionales del sector marítimo que realizan estudios en la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”. De esta forma, la Escuela se une a las 44 universidades que en el país tienen Acreditación Institucional.

Figura 11

Mástil central con el calendario solar



Fuente: Mangones (2022).





En 2018, se implementó el Modelo de Educación de la Armada de Colombia (MEDAR), por medio del cual se adiciona un año más a la etapa de formación de cuatro años de los cadetes en la Escuela. Su propósito es que los futuros oficiales finalicen su pregrado en las carreras de ingeniería electrónica, mecánica, oceanografía y administración, orientado a las tendencias y necesidades actuales y cobrando importancia el fortalecimiento del liderazgo, la ética y el inglés como herramientas para la investigación e interacción con un mundo cada vez más globalizado.

Es pertinente mencionar que en 2020 se creó la Academia Naval de Estudios Estratégicos (ANEES), como complemento final de las etapas de formación del oficial naval a lo largo de su carrera.

Hacia un futuro con visión

Las escuelas navales de Cadetes y de Suboficiales han logrado evolucionar de manera tal que, por medio de su aporte académico, continúan fortaleciendo mediante la labor de sus graduados los intereses marítimos de la nación, produciendo desarrollo, coordinación con los campos de acción del Estado y engranando la sociedad y el gremio marítimo en general. Es importante que la educación naval mantenga los estándares de calidad actuales, como eje de desarrollo fundamental en la economía marítima nacional a través de la función ejercida por sus egresados en todos los sectores y actividades conexos con el mar.

De ahí que, desde una óptica regional, los planes llevados a cabo por los 52 directores de la Escuela Naval de Cadetes han generado cambios con el propósito de que los alumnos egresados de esta institución sean parte del desarrollo marítimo nacional, el cual debe proyectar al país en el campo internacional (Buelvas, 2020).

Las escuelas navales, como Institutos de Educación Superior de la Armada de Colombia, deben continuar trabajando de manera decidida desde su doble rol académico y de formación militar, en la generación de los marinos del futuro, que protegerán la riqueza más grande del país: los mares y ríos de la patria, identificados hoy con el azul de la bandera colombiana.





Referencias bibliográficas

- Buelvas, E. (2020). *Identidad e intereses nacionales*. Bogotá D.C: Fundación Conrad Adenauer.
- Camero, Y. (2006). *La economía en la política exterior durante el trienio octubrista (1945-1948)*.
- Caro, J.. (2006). *La Locombiana Escuela Naval y su “regia prole” a vuelo de alcatraz*. Cartagena: Armada de Colombia.
- Colombia, G. (2002). *Sitio de archivo presidencial*. Presidencia de la República de Colombia. Dirección General Marítima. (2022). Dimar.
- Escuela Naval de Cadetes (2022). *ENAP*. Cartagena.
- Gómez, A. (2019). *Poder naval para el desarrollo marítimo de la Nación: del realismo a la cooperación internacional*. Barranquilla: Justicia, 24(35). <https://doi.org/10.17081/just.24.35.3385>.
- Mangones, L. (2022). Fotografías de la Escuela Naval de Cadetes, Cartagena.,
- Mundial, F. (2022). *Strategic Intelligence*. World Economic Forum.
- Páramo, D. (2021). *Historia empresarial de Barranquilla (1880-1980)*. Barranquilla: Universidad del Norte.
- Reyes, J. C. Capitán de Navío (R). (2000). *Contra Viento y Marea. Cuaderno bitácora de la fundación de una Armada*. 1ra. Edición. Bogotá.
- Román, E. (1994). *Avatares de la Escuela Naval de Barranquilla*. Barranquilla: Mejoras.
- Román, E. (1997). *Pasado y presente de la Escuela Naval de Cadetes*. Cartagena: Colina.
- Román, E. (2000). *Análisis Histórico del Desarrollo Marítimo Colombiano*. Bogotá: Fondo Rotatorio Armada Nacional.
- Suárez, F. (2019). *La matrícula de mar en los virreinos americanos y en Cartagena de Indias. La disputa de su instauración a finales del siglo XVIII*. HiSTORelo, 11(21), 319-349. <https://n9.cl/kv1x5>.
- Tirado, A. (2019). *Introducción a la historia económica de Colombia*. Medellín: Universidad de Antioquia.
- Torres, C. (2010). *Colombia siglo XX, desde la guerra de los Mil Días hasta la elección de Álvaro Uribe Vélez*. Bogotá D.C.: Pontificia Universidad Javeriana.



Ejercicios de desembarco anfibio para toma de
'Cabeza de playa'.
Fuente: Armada de Colombia.





CAPÍTULO IV

EL CUERPO DE INFANTERÍA DE MARINA (1937)¹

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287602465.04>

NICOLÁS LÓPEZ PULGARÍN*
YERLY CARREÑO LANDAZÁBAL**

Resumen

El presente capítulo pretende rescatar la memoria de la Infantería de Marina, parte fundamental y estratégica de la Armada de Colombia, con miras a comprender su actual relevancia. El documento se despliega en seis épocas, desde su creación y evolución hasta los denodados esfuerzos operacionales de hoy por convertir al país en potencia bioceánica y ser una de las primeras infanterías de marina del mundo en número de efectivos, referente regional y global en la ejecución de Operaciones Fluviales y ejemplo en el contexto internacional por su alto nivel de entrenamiento y el arrojo y la valentía de todos los hombres y mujeres que orgullosamente la conforman.

Palabras clave: Armada de Colombia, desarrollo, historia, Infantería de Marina, Operaciones Fluviales.

¹ Capítulo de libro resultado del proyecto de investigación “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - II Fase”, del grupo de investigación “Masa Crítica”, de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, categorizado A1 por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (MinCiencias) y registrado con el código COL0123247. Los puntos de vista y los resultados de este capítulo pertenecen a los autores y no reflejan necesariamente los de las instituciones participantes

* **Coronel de Infantería de Marina (R)**. Magíster en Estrategia y Geopolítica de la Escuela Superior de Guerra. Especialista en Política y Estrategia Marítima de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla” y Especialista en Estudios Políticos de la Universidad Sergio Arboleda. Diplomado en Docencia Universitaria de la Universidad Militar Nueva Granada y en Gerencia de Recursos Humanos de la Universidad Pontificia Bolivariana. Docente de la Escuela Superior de Guerra y docente y consultor internacional para la Universidad de Operaciones Especiales Conjuntas (JSOU) de los EE. UU. Es Director Ejecutivo de Analítica Regional. Contacto: analiticaregional@gmail.com

** **Mayor de Infantería de Marina**. Magíster en Estrategia y Geopolítica de la Escuela Superior de Guerra. Magíster en Administración de Organizaciones de la Universidad Nacional a Distancia. Especialista en Alta Gerencia de la Universidad Militar Nueva Granada. Especialista en Política y Estrategia Marítima de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla” y Especialista en Administración y Conducción de Unidades de la Escuela de Armas y Servicios. Profesional en Ciencias Militares de la Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”. Contacto: carrenoy@esdegue.edu.co





Introducción

Con el interés de fijar la historia de la Infantería de Marina de Colombia en el trasegar de estos años y comprender la relevancia que tiene para la estrategia actual de la Armada de Colombia, el presente capítulo desarrolla seis épocas que representan sus mayores avances y grandes logros: desde su creación y evolución hasta los grandes esfuerzos operacionales que la llevaron a convertirse hoy en la segunda infantería de marina más grande del mundo y mostrarse como un excelente referente a nivel regional. Es así como la primera época sobre el siglo XIX se ocupa de la creación de la primera Infantería de Marina y su participación en acciones anfibias en Colombia hasta su participación en la batalla naval del lago de Maracaibo. Seguidamente se desarrollan las épocas de los años treinta hasta el siglo XXI, donde se realiza un pasaje por temas relevantes para los Infantes de Marina como el conflicto amazónico y el resurgimiento de la Infantería de Marina (década de 1930), el desarrollo de la Infantería de Marina (décadas de 1940 y 1950), la consolidación de la Infantería de Marina (décadas de 1960 y 1970), la Infantería de Marina con valor y sacrificio frente al enemigo (décadas de 1980 y 1990), la Infantería de Marina en el nuevo siglo (décadas de 2000) y finalmente la Infantería de Marina consolidada en el presente y proyectada hacia el futuro (años 2011 a 2022). Se demuestra así la amplia contribución de la Infantería de Marina, como cuerpo de la Armada Nacional al objetivo de convertir al país en potencia bioceánica y ejemplo en el contexto internacional por su alto nivel de eficiencia.

ORIGEN DE LA INFANTERÍA DE MARINA DE COLOMBIA

El origen de la Infantería de Marina colombiana se enmarca en el contexto de las dos primeras décadas del siglo XIX, en que predominaron los conflictos y hostilidades propios de la época de la Independencia, cuando se buscaba a toda costa la liberación definitiva de la opresión de la Corona Española. En ese periodo se hizo evidente que una de las prioridades, y quizá la más importante para el Gobierno recientemente constituido, era contar con un cuerpo de tropa bien fortalecido para afrontar la permanente amenaza que representaba para la naciente república, cualquier intento por parte de los españoles de recuperar los territorios perdidos.

Esta amenaza era latente no solo en el interior, sino aún más en las poblaciones costeras y ribereñas, puesto que al ser España un imperio con una de las armadas más organizadas y fortalecidas de la época era predecible que hiciera esfuerzos por reconquistar los territorios perdidos por vía marítima o fluvial. Esto efectivamente ocurrió, originándose distintas acciones y batallas por el control del mar Caribe en las que participaron tropas de tierra embarcadas a bordo de las naves y barcasas, realizando maniobras propias de una infantería de marina.





PRIMERAS ACCIONES ANFIBIAS EN COLOMBIA

Campaña del Magdalena (1811-1812).

Esta campaña se desarrolló entre el 30 de octubre de 1811 y el 19 de octubre de 1812, en las poblaciones ribereñas de Tenerife, El Banco, Zambrano y Mompo. En ella se libraron diferentes batallas en las que se enfrentaron las fuerzas realistas españolas y el ejército patriota, con acciones lanzadas desde el agua hacia la ribera, disputándose el control sobre el río Magdalena, principal vía de comunicación del país en aquella época (Armada de Colombia, 2016).

Batalla de Iscuandé (1812).

Ocurrió el 29 de enero de 1812, en el sitio conocido como estero del Tapaje, a orillas del río Iscuandé, en la costa Pacífica. En esta, el Ejército Patriota al mando del Capitán Ignacio Rodríguez, lanzó un ataque fluvial sorpresivo sobre las embarcaciones de las fuerzas realistas españolas, bajo el mando del Coronel Miguel Tacón. Con esta acción se logró una derrota contundente del enemigo, causándole bajas de personal y la captura de diferentes embarcaciones. Gracias a esta batalla fue liberada del dominio español toda la costa entre Tumaco y Buenaventura.

El combate de Iscuandé marcó un hito de especial importancia para la causa revolucionaria y demostró cómo la decisión y el valor de los combatientes compensaba la falta absoluta de conocimiento en esta clase de operaciones fluviales, que habrían de repetirse en muchas ocasiones a todo lo largo de las operaciones militares. (Armada de Colombia, 2016, p. 21)

La acción de Cispatá (1812).

Esta acción se desarrolló a finales de noviembre de 1812. En ella participaron cerca de 150 hombres embarcados a bordo del bergantín “Independiente” y cinco embarcaciones más, su objetivo era la toma del fuerte de Cispatá, ubicado en la desembocadura del río Sinú sobre el océano Atlántico. Los patriotas zarparon de Cartagena e iniciaron sus acciones por mar y tierra sobre la población de Tolú, inicialmente donde existía una fuerte guarnición española, que después de arduos combates quedó bajo dominio de los colombianos. Habiendo asegurado este objetivo, la flota continuó su rumbo y el 26 de noviembre tomó por asalto el fuerte de Cispatá en un combate que se prolongó por cerca de dos horas y media, del cual salieron nuevamente victoriosos. Esta acción puede considerarse como el bautismo de fuego de los improvisados marinos e infantes de marina, que luego integrarían la futura armada colombiana con una brillante participación en la hazaña emancipadora (Armada de Colombia, 2016).





Batalla de la playa de Barbacoas (1819).

Sucedida el 23 de diciembre de 1819, en la playa de Barbacoas sobre el río Magdalena, donde las tropas realistas y el ejército patriota midieron sus fuerzas en un arduo combate fluvial que dejó como resultado la derrota de los españoles y la captura de once buques de guerra, nueve transportes y setecientos fusiles por parte de las fuerzas patriotas (Armada de Colombia, 2016).

Batalla de Tenerife (1820).

Tuvo lugar el 26 de julio de 1820, en inmediaciones de la población de Tenerife sobre el río Magdalena. En esta, el General Hermógenes Maza realizó uno de los actos más heroicos en la historia de la Independencia de Colombia, pues sus valientes hombres embarcados en siete canoas se enfrentaron a un número muy superior de realistas que contaban con más y mejor armamento, así como con once buques fluviales de guerra. El arrojo y valentía de los patriotas logró hacer sucumbir la voluntad de lucha de los realistas (Armada de Colombia, 2016).

Batalla de Cartagena (1821).

Un bloqueo realizado por los españoles a la ciudad de Cartagena a partir del 14 de julio de 1820 fue el detonante de esta batalla. Ante esta situación, el 24 de junio de 1821 en la famosa Noche de San Juan, las tropas bajo el mando del Capitán de Navío José Padilla asaltaron la flota realista guarnecida en la bahía de las Ánimas. Cerca de la media noche, en un fuerte combate hombre a hombre, los realistas sucumbieron ante la furia de los patriotas que salieron triunfantes incorporando a su flota once buques de guerra y una gran cantidad de armamento y munición (Armada de Colombia, 2016).

Batalla naval del lago de Maracaibo: bautizo de fuego de los primeros infantes de marina colombianos.

La batalla naval del lago de Maracaibo fue librada el 24 de julio de 1823 y no solo representó el sello definitivo de la Independencia de Colombia, sino también el bautizo de fuego de los infantes de marina que a partir de aquel momento, con su sangre, empezaron a escribir las páginas de una historia llena de gloria, honor, valor, sacrificio y entrega al país.

La Infantería de Marina ha tenido muchos héroes a través de su historia. No en vano han ofrendado su vida más de 400 hombres, desde aquellas primeras gestas gloriosas del siglo XIX, hasta nuestros días. Sin embargo, reviste especial importancia el sacrificio de los Infantes de Marina caídos en acción en la gloriosa batalla del lago de Maracaibo, bajo las órdenes de nuestro héroe naval, el Almirante José Prudencio Padilla, quienes entregaron su vida y tiñeron con su sangre las aguas del mar Caribe, para darles a todos los colombianos la libertad.





Una vez concluida la gesta del 24 de julio de 1823, con que la escuadra patriota logra neutralizar la flota española y, de paso, sellar definitivamente la independencia de Colombia, el Gobierno proclama el Decreto del 2 de septiembre de 1823, en que exalta el valor y coraje de quienes participaron en la batalla naval del lago de Maracaibo. Además, les reconoció su sacrificio a favor de la independencia y les concedió a todos el título de Beneméritos de la Patria. De igual manera y entre otros reconocimientos, le otorgó al General Padilla y a todos los oficiales y tripulación el uso de una medalla con la inscripción “Al valor de la Armada de Colombia, año de 1823”, en su brazo izquierdo, como justo reconocimiento a su labor.

CREACIÓN DE LA PRIMERA INFANTERÍA DE MARINA DE COLOMBIA

Tres hechos principales marcaron el surgimiento de la infantería de marina de Colombia durante este periodo. Si bien ya existía un ejército medianamente organizado y una armada que venía creciendo y estructurándose con las embarcaciones capturadas al enemigo, la experiencia adquirida durante la última década le hizo entender al gobierno de la Gran Colombia que era imprescindible contar con un cuerpo de tropa que fuera embarcado a bordo de las naves de guerra y que tuviera la capacidad no solo de realizar los abordajes a las embarcaciones enemigas durante el combate, sino de hacer desembarcos en las costas para proyectar el poder adquirido en el mar sobre la tierra firme.

Fue así como a partir de 1821, el gobierno promulgó una serie de leyes y decretos que le darían vida a la Infantería de Marina de Colombia.

El primer documento emitido fue la Ley del 14 de octubre de 1821, por medio de la cual se crearon cuatro departamentos de Marina que estarían ubicados de la siguiente manera:

Primer Departamento de Marina de la Gran Colombia: conformado para las costas de la Guyana, Cumaná, Barcelona e Isla Margarita. El puesto de mando de este departamento se estableció en Cumaná, y quedó bajo el mando del Capitán de Navío Agustín Armario.

Segundo Departamento de Marina de la Gran Colombia: conformado para las costas de Caracas, Coro y Maracaibo. El puesto de mando de este departamento se estableció en Puerto Cabello, que debería ser liberado del dominio español. Quedó bajo el mando del Capitán de Navío Felipe Santiago Esteves.

Tercer Departamento de Marina de la Gran Colombia: conformado para las costas de Riohacha, Santa Marta, Cartagena de Indias y el Atrato, hasta el Escudo de Veraguas en el istmo de Panamá. El puesto de mando de este departamento se estableció en Cartagena de Indias, quedando bajo el mando del General de Brigada José Prudencio Padilla.

Cuarto Departamento de Marina de la Gran Colombia: conformado para las costas del Pacífico. El puesto de mando de este departamento se estableció en Guayaquil, quedando bajo el mando del Capitán de Navío Juan Alfredo Illingworth.





Un segundo hecho, quizás el más importante, fue que poco menos de un año después de la creación de los cuatro departamentos de Marina, el General Francisco de Paula Santander, quien para 1821 ya había abandonado la vida en los campamentos de batalla y gozaba de su nuevo cargo como vicepresidente de Colombia, fue consciente de:

la fehaciente necesidad de tener un cuerpo de tropa que complementara y prolongara las acciones Navales a las costas, promulgó el Decreto del 22 de julio de 1822, creando el primer Batallón de Infantería de Marina, el cual estaría compuesto por ocho Compañías distribuidas en tres de los cuatro Departamentos de Marina recientemente organizados. Paralela a la historia de la Armada Nacional, ha transcurrido a través de los tiempos la historia de la Infantería de Marina de Colombia. Data su breve, pero gloriosa trascendencia institucional del 22 de julio de 1822, cuando el General Francisco de Paula Santander Vicepresidente del Estado de la Nueva Granada, ordena crear mediante el Decreto 22 el primer Batallón de Infantería de Marina con el cual creó y le dio vida a la primera Infantería de Marina de Colombia, por lo que es considerado como el padre y gestor de este primer cuerpo de tropa anfibia en el país; sus primeros integrantes llegaron de las filas del Ejército Libertador.

El General Santander no solamente recibió el título de “Hombre de las Leyes” y el de “Organizador de la Victoria”, sino que también fue el gestor de la primera Infantería de Marina, noble Arma que contribuyó notoriamente a la victoria sobre los españoles, y consecuentemente a que se pudiera sellar definitivamente la Independencia de la Gran Colombia.

Francisco de Paula Santander, consideró que por ser uno de los medios más eficaces para el aumento y conservación de la marina nacional, decidió proveerla de tropa de Infantería de Marina a la clase de servicio que ha de hacer a bordo de los buques de guerra, en virtud de la autorización conferida por la Ley de 10 de octubre del año 11 ordenó: “he venido en decretar, y decreto lo siguiente. 1. Se creará un batallón de infantería de marina bajo el pie y fuerza de los batallones de infantería del Ejército”. (Infantería de Marina de Colombia, 2011, s.p.)

Con este hecho, el General Santander no solo le estaba dando vida jurídica a la Infantería de Marina, sino que estaba, además, materializando y de cierta manera, avalando la importancia de las operaciones anfibias realizadas durante cerca de una década atrás, por hombres que organizacionalmente pertenecían al ejército. Pero sin duda, lo más importante de todo esto, es que a partir de ese momento se creó formalmente la que sería la primera Infantería de Marina en la historia de Colombia.





Finalmente, como tercer hecho fundamental en el origen de la Infantería de Marina de Colombia durante la tercera década del siglo XIX, está el nombramiento del personal de oficiales y suboficiales que conformaron las ocho compañías creadas por el General Santander.

Con el Decreto del 29 de octubre de 1822, se realizan diferentes nombramientos, ascensos y traslados de los que pueden considerarse como los primeros oficiales de la recientemente creada Infantería de Marina de Colombia. En él se destacan nombres como el del ciudadano Diego García, quien provenía del Ejército, y es nombrado Capitán Efectivo de la Sexta Compañía de Infantería de Marina, así mismo el ciudadano José de los Santos Prados quien es ascendido al grado de Capitán y designado a la Séptima Compañía de esa misma arma.

Debido a que Colombia carecía de marinos suficientemente capacitados para conformar las unidades navales y de Infantería de Marina, el Gobierno de la época suplió esta falencia con oficiales y jóvenes soldados provenientes del ejército patriota. También con hombres víctimas de patrullas de reclutamiento, extranjeros enlistados voluntariamente o algunos a la fuerza, y otros engañados con extravagantes ofertas.

A pesar de la certera visión estratégica de nuestros libertadores quienes desde un comienzo captaron la imperiosa necesidad de mantener una poderosa flota como elemento indispensable para llevar a feliz término la guerra por la independencia, las decisiones políticas y la difícil situación económica hicieron que la marina de la época quedara reducida a unas pocas embarcaciones, y que aquel batallón anfíbio creado por el General Santander se reincorporara al ejército patriota y así prácticamente desapareciera.

Con la casi desaparición de la marina vino el abandono y por consiguiente el retraso en sus litorales y zonas costeras, generando en el Gobierno una mentalidad netamente concentrada hacia el interior del país, dándole la espalda a una de sus mayores fortalezas: el hecho de contar con costas en los dos océanos, que a su vez le otorga una importante posición geoestratégica.

Conflicto Amazónico y resurgimiento de la Infantería de Marina colombiana (década 1930)

Conflicto con el Perú

La guerra colombo-peruana fue un conflicto armado entre las repúblicas de Colombia y del Perú ocurrido entre 1932 y 1933, en la cuenca del río Putumayo, específicamente en la ciudad de Leticia, ubicada en la entonces Comisaría del Amazonas.

Si bien en el conflicto con el Perú la Infantería de Marina no tuvo participación, la Armada Nacional sí se hizo presente con la intervención de los cañoneros “Cartagena” y “Santa Marta”, los cuales, llevando abordo tropas del Ejército Nacional, cumplieron una misión fundamental durante la guerra, contribuyendo a la recuperación del territorio invadido por los peruanos.





Estos hechos ratificaron una vez más la urgente necesidad de que la modesta Armada Nacional de la época contara con un cuerpo de tropa que, embarcado en sus unidades, lograra proyectar el poder naval hacia las costas y riberas. Afortunadamente el Gobierno de turno lo visualizó así y a partir de 1933 comenzó a materializarse.

Primeros intentos de creación de la Infantería de Marina de Colombia

El conflicto con el Perú le dejó al Gobierno de Colombia una clara lección: necesitaba una Infantería de Marina como cuerpo expedicionario y de proyección del poderío marítimo. Para 1933, mediante el Decreto 105 del 20 de enero se crearon tres Pelotones de Infantería de Desembarco, para los cañoneros “Cartagena”, “Barranquilla” y “Santa Marta” de la Flotilla de guerra de los ríos Putumayo y Amazonas. Meses después, por Decreto 1705 del 11 de octubre se organizó la Compañía de Infantería de Marina de la Flotilla de Guerra del Amazonas, Caquetá y Putumayo, la cual fue conformada por el personal de la Primera Compañía del Batallón “Junín” del Ejército Nacional, e integrada por un comandante de grado Capitán, dos Tenientes comandantes del pelotón de desembarco, un Sargento Primero, doce Sargentos Segundos, dieciocho Cabos Primeros y veintidós Cabos Segundos, así como por ciento noventa soldados.

Con la organización de esta Compañía de Infantería de Marina empezaron a conocerse también los nombres de los primeros oficiales que la tripularon, entre los que se destacan los Subtenientes Alfredo Liévano, Luis Zuluaga y Alberto Urdaneta, quienes a pesar de su juventud lograron imprimirles mucho profesionalismo a los tripulantes de la Compañía, gracias a la experiencia adquirida en las unidades del Ejército de las que formaron parte tiempo atrás. Desafortunadamente la situación política y económica de la época en el país llevó a que se tomara la decisión de suprimir la recién creada Unidad de Infantería de Marina, por medio del Decreto 1384 del 5 de julio de 1934.

En 1935, siendo presidente de la república Alfonso López Pumarejo, se promulgó el Decreto 624 del 6 de abril de 1935, por medio del cual se determina el personal de las fuerzas marítimas y se dictan algunas disposiciones, designando para la infantería de marina un personal, así: tres Tenientes, un Sargento Primero, tres Sargentos Segundos, seis Cabos Primeros, seis Cabos Segundos y 60 soldados.

En noviembre de ese mismo año, por el Decreto 2076, se reorganiza la Flotilla de Guerra del Putumayo, la cual queda conformada por un Comando Superior, los cañoneros “Cartagena”, “Santa Marta” y “Barranquilla” de destacada actuación durante el conflicto con el Perú, y una Compañía de Infantería de Marina, con la inmensa responsabilidad de proteger y salvaguardar el Alto y Bajo Putumayo y sus afluentes. Esta Compañía quedaría al mando del Capitán Nicolás Gómez Patiño quien fue trasladado a esa unidad por medio del Decreto 2222 del 12 de diciembre de 1935.





Ya en 1936, por medio del Decreto 1438, se reorganizaron nuevamente las fuerzas marítimas y fluviales. El artículo 17 señala que la Infantería de Marina estará constituida normalmente por oficiales, suboficiales y soldados provenientes del Ejército, y en consecuencia les regirán los mismos grados y sueldos, así mismo en el artículo 18 establece la conformación de dos Compañías, destacadas una en la Base Naval MC “Bolívar” en Cartagena y la otra en Puerto Ospina, Putumayo.

Con esta nueva organización, se produjeron también algunos traslados de oficiales, entre los cuales se resaltan el del Capitán Jorge Tovar Lemus quien mediante Decreto 277 del 15 de febrero de 1936, fue destinado al puesto de comandante de la Compañía de Infantería de Marina de la Base Naval MC “Bolívar”, y el del Capitán Jacinto Márquez quien el 5 noviembre de 1936, por Decreto 2754 fue trasladado a la Compañía de Infantería de Marina de la Base Fluvial de Puerto Ospina.

De esta manera, se fueron dando los primeros pasos para lograr una organización definitiva que permitiera a la Infantería de Marina consolidarse y con el tiempo convertirse en una Fuerza decisiva para los intereses de la nación.

CREACIÓN DE LA ACTUAL INFANTERÍA DE MARINA DE COLOMBIA

Siendo presidente de la república Alfonso López Pumarejo, y en desarrollo de la Ley 105 del Congreso de Colombia del 29 de abril de 1936, orgánica de la Armada Nacional, fue expedido el Decreto 050 de la Presidencia de la República, del 12 de enero de 1937, creando la Infantería de Marina de Colombia.

Algunos de sus artículos señalan lo siguiente:

Artículo 46: Créase la Infantería de Marina como Cuerpo complementario de las Fuerzas Navales.

Artículo 47: Los Oficiales para este ramo se tomarán de los salidos de la Escuela Militar de Cadetes, después de que hayan prestado un año de servicio en las filas. Una vez que estos Oficiales hayan entrado en la Infantería de Marina y después de un año de prueba, serán inscritos en el escalafón de Marina, en la sección correspondiente a esta especialización.

[...] Artículo 51: Este Cuerpo es creado con el objeto de que sirva para la defensa de las costas, puertos, Bases y arsenales Navales, lo mismo que para la Artillería de Costa, como guardia en los buques de guerra, como tropas de desembarco para el ataque y la defensa y para cualquiera otro servicio relacionado con la Armada Nacional.

De esta manera se dictaron normas claras respecto de su composición, integrantes y misión; solo hacía falta establecer y fijar su organización, por lo cual mediante Decreto 93 del





14 de enero de 1937, se establece en dos Compañías, una de ellas destacada en la Base Naval MC “Bolívar” en Cartagena y la otra en Puerto Ospina a orillas del río Putumayo.

Al principio, las condiciones no fueron ideales, pero en seis meses, se recibieron las dotaciones necesarias para llevar a cabo las primeras prácticas propias de la Infantería de Marina.

Creación del Primer Batallón de Infantería de Marina

Estando ya la Infantería de Marina fundada formalmente, continuó su crecimiento y fue así como el 25 de febrero de 1938, mediante Decreto 351, el Gobierno nacional fijó las dotaciones y dictó otras disposiciones de la Armada Nacional así: “Artículo 5º: La Infantería de Marina estará conformada por un Batallón de 2 a 3 Compañías, para cubrir las guarniciones de las Bases Navales de Cartagena, Buenaventura y Putumayo”.

Posteriormente, mediante Decreto 428 del 4 de marzo del mismo año, destinó y nombró empleados navales en la Armada Nacional así: “Artículo 1º: Nombrase para la Infantería de Marina como comandante del Batallón al Mayor Manuel Agudelo”.

El nombramiento del Mayor Manuel Agudelo como comandante del recién creado Batallón de Infantería de Marina, no solo significó que se confiara y depositara en él una gran responsabilidad, sino que además significó el primer paso en el crecimiento y estructuración de una institución con unos pilares sólidos destinada a obtener grandes logros para la historia del país.

Desarrollo de la Infantería de Marina (décadas 1940 y 1950)

Nueva composición y fijación de dotaciones

El 8 de marzo de 1940, siendo presidente de la república Eduardo Santos, en el Decreto 487 se determina la composición de la Dirección General de Marina, y de sus Unidades, entre estas el Batallón de Infantería de Marina. También se expresa: “Artículo octavo: la Infantería de Marina estará formada por un Batallón a tres Compañías para cubrir las guarniciones de la Base Naval MC Bolívar, de las bases fluviales del Putumayo y de la de San Andrés y Providencia”,

Este nuevo decreto continuaba dándole forma y estructurando la tropa anfibia colombiana y dejaba al descubierto que la Infantería de Marina, por su importancia para los intereses de la nación, debía continuar consolidándose y mejorando su organización con el pasar de los años.

Nuevas misiones

El 11 diciembre de 1941, mediante Decreto 2120 le es asignado al Ministerio de Guerra el cuidado y preservación de varios bienes de la nación, los cuales eran considerados como un patrimonio invaluable para los colombianos.





Ese despacho asumió con responsabilidad dicho encargo, y delegó en la Infantería de Marina esa misión. Los fuertes de “San Fernando”, “San José” y “Castillo Grande” quedaron bajo custodia y salvaguarda de los Infantes de Marina, quienes no dudaron un solo instante en repararlos, organizarlos y transformarlos de las condiciones de ruina histórica en las que estaban, a unas instalaciones confortables y dignas para que las tropas prestaran desde allí los servicios de guardia y vigilancia en la entrada de la bahía.

Así mismo, el Decreto 560 de 1942 destinó a la Compañía de Infantería de Marina que se encontraba destacada en las bases del río Putumayo, a formar parte de la Flotilla Fluvial del Sur, dependiendo orgánicamente del Comando de la Sexta Brigada del Ejército, con lo cual se dieron los primeros pasos de lo que más adelante se convertiría en fuerzas de tarea y comandos conjuntos.

El rol de la Infantería de Marina durante ‘El Bogotazo’²

La historia de Colombia tiene entre sus páginas un suceso que quizás marcó una de las jornadas más violentas en su existencia, la cual fue originada por el asesinato del caudillo liberal Jorge Eliécer Gaitán. Este hecho provocó alteraciones del orden público no solo en Bogotá, sino en diferentes regiones del país. Es así como nuevamente los Infantes de Marina atienden el llamado de la patria y en cumplimiento de su deber constitucional salen de la Fuerza Naval del Sur el 10 de abril de 1948, aproximadamente un centenar de infantes de marina para la capital de la república, con el fin de contribuir al restablecimiento del orden público de la nación (Armada de Colombia, 2016).

La ola de violencia originada por lo que se conoció como ‘El Bogotazo’, trascendió las fronteras de la capital de Colombia y rápidamente tuvo eco en Cartagena y otros municipios de la sabana de Bolívar. Esta delicada situación obligó al Comando de la Armada Nacional a disponer de la Infantería de Marina, enviándolos en comisiones de orden público para las poblaciones de Arenal, El Carmen y María la Baja; en este último municipio, es nombrado por el GOBERNADOR del Departamento como alcalde militar el Teniente de Infantería de Marina Héctor Cediél en reemplazo del alcalde civil asesinado por las turbas. Así mismo, se enviaron comisiones para Magangué, Villanueva, San Marcos, Turbaco, Sincerín, Vereda de Ostica, Sincelajo y Mamonal (Armada de Colombia, 2016, p. 42).

Gracias a la labor adelantada por la Infantería de Marina, se logró la restauración del orden público en esas poblaciones del país, devolviendo la tranquilidad a los ciudadanos en aquella época trágica de la patria.

² Se conoce como ‘El Bogotazo’ a la serie de eventos de carácter violento ocurridos en Bogotá el 9 de abril de 1948, ocasionados por el asesinato del líder del Partido Liberal Jorge Eliécer Gaitán, de origen y gran ascendencia popular.





La Compañía Antares

Para la Infantería de Marina colombiana la palabra ‘Antares’ es de mucha significación, pues es el nombre dado a la unidad fundamental más famosa y de más renombre que ha tenido a través de su historia, no solo por el hecho de haber contribuido al restablecimiento del orden público en la región de Roncesvalles (Tolima), sino por la tenacidad, la valentía y el arrojo de sus hombres, quienes se entregaron por completo, inclusive hasta con sus vidas, para cumplir la misión que se les encomendó.

A finales de 1955, y debido a la delicada situación de orden público del país causada por el ‘Bogotazo’, la Armada Nacional creó una Compañía de Infantería de Marina con el fin de desarrollar misiones tendientes a la recuperación del orden público en el sur de Tolima.

La Resolución 35 de 1955 del Comando General, trasladó a siete oficiales, 23 suboficiales, 218 infantes de marina y cinco civiles, quienes conformaron la Compañía Antares, cuyo nombre fue tomado de la principal estrella de la constelación de Escorpión (Armada de Colombia, 2016, p. 45).

La Compañía Antares fue la primera unidad de Infantería de Marina destacada a misiones de orden público. Una vez conformada y bajo el mando del Capitán de Infantería de Marina Mario Mejía Jaramillo, arribó el 2 de diciembre de 1955 a las instalaciones del Batallón Rook del Ejército Nacional en Ibagué y pocos días después llegó al municipio de Roncesvalles, el cual fue su principal base de operaciones (Armada de Colombia, 2016).

Con la llegada de la Compañía Antares a la región del sur del Tolima, sus pobladores se mostraron complacidos y optimistas de que la situación iba a mejorar. Sin embargo, a tan solo dos meses de su arribo a esa zona, un grupo de bandoleros con fuerte presencia en dicho sitio los atacó y, tras intensos combates, le causó la muerte a nueve de sus hombres el 4 de febrero de 1956 (Armada de Colombia, 2016).

Tabla 1

Infantes de Marina de la Compañía Antares caídos en acción

Grado	Nombre
Infante de Marina	José Álvaro Bermúdez Bermúdez
Infante de Marina	Luis Alejandro Flórez Flórez
Infante de Marina	Luis Alberto Garcés Vargas
Infante de Marina	José Eduardo Gil Ortega





Grado	Nombre
Infante de Marina	Luis Francisco Lizcano Cárdenas
Infante de Marina	César Mejía Millán
Infante de Marina	Cristo de Jesús Rojas Olaya
Infante de Marina	Luis Ernesto Téllez Nieto
Infante de Marina	César Yepes Rojo

Fuente: Armada de Colombia (2016).

En el cumplimiento de su deber, la Compañía Antares sufrió varias bajas, pero obtuvo resultados de gran importancia: se inauguraron escuelas coordinadas por personal de la Compañía, los habitantes regresaron al campo y, sobre todo, resurgió la confianza de la gente en las instituciones armadas. Tiempo después la Compañía Antares I fue relevada por la Antares II, pero esta última no duró mucho tiempo en ese sector debido a que fue enviada al Magdalena Medio.

Los infantes de marina caídos en acción recibieron su ascenso póstumo a Cabos Segundos de Infantería de Marina, como justo reconocimiento a su sacrificio supremo en búsqueda de la paz y bienestar de los colombianos.

La Flotilla Avispa

La concepción de lo que llegó a ser la primera organización de unidades para combate fluvial en la Armada Nacional tuvo su origen a finales de julio de 1956 en el majestuoso ambiente conformado por la espesura de la selva y la imponente de las aguas del río Putumayo.

Fue allí, donde al entonces Teniente de Corbeta Rafael Grau Araujo, quien para esa época se desempeñaba como comandante del ARC Cartagena, durante un desplazamiento por el río Putumayo con motivo de una visita efectuada al Puesto Militar de la hermana República del Perú, se le ocurrió la gran idea de conformar una fuerza especial de combate que por sus características pudiera cumplir misiones especializadas para la defensa de la soberanía y los intereses de la nación (Armada de Colombia, 2016).

Ese mismo año, y aprovechando una reunión del alto mando naval en las instalaciones de la Fuerza Naval del Sur, le presentó la propuesta al comandante de la Armada Nacional, quien con algo de escepticismo decidió autorizar que se iniciaran las pruebas necesarias con los botes y ordenó que se realizara una demostración práctica para ver la viabilidad de esta. Durante la reunión, la iniciativa recibió el apoyo del Capitán de Infantería de Marina Aurelio Castrillón Muñoz, oficial orgánico de esa misma guarnición, quien conocedor de la necesidad de este tipo





de unidades, respaldó al Teniente Grau y se sumó al equipo de trabajo para realizar y estructurar todo lo necesario para la adecuación de los botes.

Finalmente, un mes después, se realizó la demostración ante el Comandante de la Armada y su Estado Mayor, la cual incluyó el disparo por parte de los dos oficiales ponentes del proyecto, de varias granadas con un mortero de 60 mm instalado en un bote de aluminio de 16 pies en movimiento con un motor de 40 hp, el cual llevaba además una ametralladora calibre .50 y era piloteado por un infante de marina motorista.

La novedosa organización fue aprobada por el mando naval de esa época, y constituyó un hecho de trascendencia estratégica para la institución. (Armada de Colombia, 2016)

Creación de la Escuela de Suboficiales de Infantería de Marina

Como hecho de gran trascendencia para la Infantería de Marina y para la Armada Nacional, fue la decisión de realizar cursos regulares para suboficiales de dicha especialidad, y de esta manera disminuir los traslados de suboficiales provenientes del Ejército Nacional. Fue así como el 9 de abril de 1956 se inauguró la Escuela de Suboficiales de Infantería de Marina e inició labores en las instalaciones de la antigua Escuela de Policía Departamental de Turbaco (Bolívar), las cuales fueron cedidas por el Teniente Coronel de Infantería de Marina Luis F. Millán, quien para entonces se desempeñaba como gobernador del Departamento de Bolívar.

El 13 de junio de ese mismo año, se graduaron 39 Cabos Segundos de esta Escuela, quienes habían iniciado su entrenamiento y formación en las instalaciones del Convento San Pedro Claver; curso conformado por infantes bachilleres del primer contingente de 1956, escogidos después de un riguroso proceso de selección.

Sin embargo, un año después se presentaría un hecho lamentable. Organizados en Turbaco, y a mediados de 1957, la Gobernación del Departamento exigió la devolución de las instalaciones y la Escuela tuvo que ser trasladada el 10 de julio de 1958 a las maltrechas edificaciones de la Escuela Correccional del Departamento, ubicada en el barrio San Sebastián de Ternera, donde funcionó hasta abril de 1961, puesto que volvió a ser trasladada, esta vez a las instalaciones donde estaba la Escuela Naval de Cadetes en el barrio Bocagrande de Cartagena, actual Base Naval ARC “Bolívar”. (Armada de Colombia, 2016)

Primera promoción de oficiales de infantería de marina egresados de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”

El 3 de julio de 1958 y después de un arduo proceso de formación naval militar, se llevó a cabo la ceremonia de graduación de la primera promoción de oficiales de infantería de marina egresados de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”.





Este logro que fue alcanzado por ocho subtenientes marcó el inicio y determinó el horizonte para que a partir de ese momento la Armada Nacional contara en sus filas con oficiales de esta especialidad formados con los más altos estándares de disciplina, tradiciones y nobles ideales propios de la Marina colombiana. De acuerdo con el texto Historia de la Infantería de Marina (Armada de Colombia, 2016), la primera promoción de oficiales de infantería de marina egresados de la Escuela Naval de Cadetes estuvo conformada por:

STIM Obyrne de la Aspriella Orlando Eduardo
STIM Lozano Martínez Víctor Alberto
STIM Díaz Rodríguez Harry José
STIM Jaramillo Herrera Diego
STIM Urrea Rabe Benjamín Enrique
STIM Tarva Muvai Jaime Jesús
STIM Morales Hernández Gabriel Mario
STIM García Velásquez Mario Francisco

Este hecho de notable importancia para la Armada Nacional fue disminuyendo paulatinamente la necesidad que prevalecía desde 1937, de que fuera necesario incorporar a las filas de la Infantería de Marina, oficiales provenientes del Ejército Nacional.

Consolidación de la Infantería de Marina (Décadas 1960-1970)

Conformación del Comando de Infantería de Marina

Muchos habían sido los avances de la Infantería de Marina durante las décadas anteriores y muchos los esfuerzos por ir mejorando en su composición y organización. Estos esfuerzos confirmaban aún más la importancia que la tropa anfibia representaba para la nación, por lo cual el Gobierno nacional mediante Decreto 1548 del Ministerio de Guerra del 12 de julio de 1963, trasladó al Mayor de Infantería de Marina Mario Nel Bernal Abella de la Compañía de Infantería de Marina del Comando de la Armada al mismo Comando como jefe del Departamento de Infantería de Marina.

Sin embargo, en 1964 en Bogotá, se resalta como hecho significativo que el Departamento 6 del Estado Mayor Naval y el recién creado Departamento de Infantería de Marina, pasarían a llamarse Dirección de Infantería de Marina, cuyo primer director fue el Mayor de Infantería de Marina Jorge Antonio Sánchez Ramírez, quien era el oficial encargado de planificar y coordinar lo relacionado con esta fuerza.

Ya a partir del 1 de enero de 1967, entra en vigor la activación del Comando de Infantería de Marina (COIMA) con el nivel de División, de acuerdo con el Plan Oper. 001/67 COMDEARC y se designa como primer comandante de esta nueva organización al Coronel de Infantería de Marina Jorge Antonio Sánchez Ramírez.





Nacimiento de los Comandos Anfibios

Los años setenta representaron para la Infantería de Marina una de las décadas de más avances en cuanto a especialización en técnicas más afines a su misión y búsqueda de su propia identidad, teniendo en cuenta que se empezaron a realizar actividades diferentes a las de un ejército normal, haciendo mucho énfasis en la capacitación y entrenamiento de sus hombres.

La Infantería de Marina comienza a tener dimensión como fuerza estratégica y uno de los antecedentes de mayor relevancia para la creación de los comandos anfibios fue el primer Curso de Reconocimiento Anfibio y Demoliciones Submarinas realizado del 23 de octubre al 16 de diciembre de 1967, gracias al apoyo de la Misión Americana y a sus instructores pertenecientes a los Seal Team Two de la Armada de Estados Unidos. El curso fue realizado por tres oficiales y siete suboficiales, de los cuales algunos más tarde conformarían el primer grupo de comandos anfibios.

Los requisitos para conformar este grupo élite de la Infantería de Marina fueron consignados y establecidos en el PIE 008-COIMADIM3/383 del 1 de mayo de 1967 y estaba conformado por las siguientes fases: combate, inteligencia, paracaidismo, reconocimiento anfibio y demoliciones submarinas; entrenamiento necesario para conformar las Fuerzas Especiales Anfibias (Armada de Colombia, 2016).

Nacimiento de los Comandos de Selva

Con el paso de los años y la evolución que iban teniendo las Fuerzas Militares de todo el mundo, así como la situación del país de entonces, hizo que en Colombia la Infantería de Marina no fuera la excepción y no se quedara estancada en los logros y alcances que hasta la fecha había tenido: en 1970, en las instalaciones del Batallón de Selva de Infantería de Marina de Puerto Leguízamo, se conformó la Flotilla Avispa, dando continuidad a la idea presentada en 1956 por el Capitán Aurelio Castrillón Muñoz y el Teniente de Corbeta Rafael Grau Araujo (Armada de Colombia, 2016).

La Resolución Ministerial 8511 del 14 de diciembre de 1971 aprobó la Tabla de Organización y Equipo que estructuró y dio origen a la creación de los Comandos de Selva, iniciativa presentada por el Capitán de Infantería de Marina Alejandro Pimiento Hernández. Para esa misma fecha se realizó el primer Curso de Comandos de Selva integrado por catorce Suboficiales y tres infantes de marina, como una nueva proyección de la Flotilla Avispa.

Se llegó a considerar como segundas fuerzas especiales de infantería de marina a los comandos de selva, que comenzaron sus operaciones en botes de aluminio de 13 y 17 pies, los cuales contaban con motores fuera de borda con capacidad de 40 hp (Armada de Colombia, 2016).





Nacimiento de los Comandos Submarinos

Fueron enviados en comisión como tripulantes de los submarinos “Tayrona” y “Pijao”, cuatro oficiales y cinco suboficiales instructores de la Escuela de Guerra Anfibia al mando del Capitán de Infantería de Marina Amadeo González, con el fin de vivir más de cerca las experiencias a bordo de este tipo de unidades (Armada de Colombia, 2016).

El 14 de febrero de 1972 inició la capacitación el primer curso de Comandos Submarinos (Cosmos I), conformado por tres oficiales y cuatro suboficiales, pertenecientes a la infantería de marina. Paralelamente la Armada Nacional incorporó a la institución cuatro lanchas submarinas Charriot tipo CE2-FX60 inicialmente denominadas Alfa, Bravo, Delta y Eco, con capacidad para sumergirse a una profundidad de 60 m y desarrollar operaciones especiales de comandos contra objetivos ubicados en teatros navales o playas hostiles, en apoyo a operaciones de guerra (Armada de Colombia, 2022a).

Para tripular estas lanchas se necesitó personal entrenado técnica y tácticamente, que contara con todas las destrezas del combate terrestre y anfibio y que terminara las tres fases del curso Cosmos: Curso de Reconocimiento Anfibio y Demoliciones Submarinas, Curso de Buceo Táctico con Oxígeno (ARO) y Curso de Lanchas Submarinas. Quienes cumplían con estos requisitos se hacían merecedores a llevar el título de comando submarino.

A partir de ese momento y bajo el lema “Desde las profundidades, listos para el combate”, los Comandos Submarinos hacen parte de la reconocida Arma Silente como una unidad estratégica y única de la Infantería de Marina.

Llega la Infantería de Marina a Coveñas

El caserío Guayabal se creó, en parte, por la presencia de la empresa Packing House, exportadora inglesa de carnes, cuyas instalaciones conformaban la hacienda Coveñas, en San Antero, Córdoba. Sin embargo, la I Guerra Mundial influyó sobre la empresa, que entró en quiebra y dejó sus instalaciones abandonadas en 1920; en 1938, la empresa South American Gulf Oil Company -que había descubierto yacimientos de petróleo en el Catatumbo- firmó un contrato con el Gobierno para aprovechar las instalaciones en el golfo de Morrosquillo.

Los primeros diez tanques de almacenamiento con una capacidad de 110.000 barriles cada uno, todo ello bajo la dirección del señor José Gabriel Nieto como jefe de la Estación Coveñas y con el concurso de 103 empleados de la región. Sin embargo, este contrato no llegó a satisfacer las ambiciones planeadas por causa del descenso de las exportaciones de petróleo lo que obligó entonces a la mencionada compañía a agilizar la entrega de las instalaciones al Gobierno nacional en 1970.

La idea de descongestionar la Base Naval ARC “Bolívar” planteaba la necesidad de ubicar un nuevo centro de instrucción para infantes de marina. El Comandante de Infantería





de Marina, Coronel Elías Niño Herrera, con su Estado Mayor y otros colaboradores hicieron realidad ese proyecto. Se planteó la necesidad y la solución al mando superior y el Gobierno nacional autorizó el traspaso de estos terrenos e instalaciones a la Armada Nacional, mediante Decreto 1151 del 19 de junio de 1974 y se estableció el 22 de junio para la inauguración de la nueva Base Naval de Entrenamiento ARC “Coveñas”.

La inauguración de la base inició con la demostración de un desembarco anfibio y fuego de apoyo naval por parte de una compañía de infantes de marina, posteriormente continuó con una ceremonia militar y la izada del pabellón nacional en las nuevas instalaciones, y finalmente concluyó con la develación de una placa conmemorativa por Misael Pastrana Borrero, presidente de la república (Armada de Colombia, 2016).

La Infantería de Marina con valor y sacrificio frente al enemigo (décadas 1980-1990)

De Comandos de Selva a Elementos de Combate Fluvial (ECF)

Consciente de la importancia y riqueza hídrica de nuestro país y de la necesidad de mantener el control de las vías fluviales, a partir de 1979, la Infantería de Marina asume la responsabilidad del control fluvial de las principales arterias y sus afluentes, que empezaban a ser empleados por los grupos rebeldes como corredores estratégicos para desarrollar sus actividades ilícitas (Armada de Colombia, 2016).

Con la llegada de los años ochenta, se genera una transformación significativa en la organización de las unidades fluviales existentes hasta entonces. Los botes con que contaba la Infantería de Marina, que para la época eran de aluminio, fueron reemplazados por unos de fibra de vidrio, fabricados con mano de obra colombiana, y propulsados por motores fuera de borda de 55 hp.

La nueva organización estaba compuesta por cuatro botes tácticos de 13 pies y uno administrativo de 17 pies, y a partir de 1981 se le llamó Elemento de Combate Fluvial, reemplazando a los Comandos de selva, que dejaron huella imborrable en los ríos de la patria.

De esta manera, continuaría perfeccionándose y tomando fuerza una de las organizaciones de más renombre y de mayor importancia para la Infantería de Marina colombiana ante los ojos del mundo.

Nacimiento de los Infantes de Marina Voluntarios

Siguiendo el ejemplo de otros países y en vista de la necesidad de contar con personal experimentado para afrontar las diferentes situaciones y misiones que por razón del orden público le seguían siendo encomendadas a la Infantería de Marina, por Decreto 2157 del 8 de agosto





de 1985, la Armada Nacional, dispuso la incorporación de los primeros infantes voluntarios, expresándolo textualmente de la siguiente manera:

Teniendo en cuenta que mientras subsista el actual Estado de Sitio, el Comando de la Armada podrá autorizar la permanencia en servicio activo de 50 Infantes de Marina que a la terminación del servicio militar obligatorio deseen continuar en la Institución. (Armada de Colombia, 2016, p. 63)

Fue entonces cuando a partir de junio de 1986, empezaron a llegar procedentes de las diferentes unidades de la Infantería de Marina a la guarnición de Coveñas los primeros 50 reservistas, considerados el Curso 001, pioneros de los infantes de marina voluntarios.

Una vez incorporados, estos jóvenes fueron entrenados en técnicas y tácticas de combate en guarniciones como Coveñas, la Escuela Naval de Cadetes y en Montería con el apoyo del Ejército Nacional, con el propósito de integrar las primeras unidades de Contraguerrilla de Infantería de Marina y de algunos Elementos de Combate Fluvial, en las áreas más críticas de Colombia, haciendo realidad este proyecto (Armada de Colombia, 2016).

Nace la Primera Brigada de Infantería de Marina

En 1984, y conscientes de la importancia que para los intereses de la nación había tenido el Cuerpo de Tropa Anfibia, es presentada ante el Alto Mando Naval la nueva Tabla de Organización y Equipo de la Infantería de Marina. Sin embargo, por situaciones administrativas, solo hasta 1986, mediante Resolución Ministerial 5394 del 2 de septiembre, es activada la Brigada de Infantería de Marina N.º 1 con Puesto de Mando en Corozal (Sucre).

A partir de ese momento la Infantería de Marina tuvo dentro de su organización la primera Unidad Operativa Menor, la cual con sus unidades tácticas asumiría la gran responsabilidad de velar por la seguridad y bienestar de los ciudadanos en los departamentos de Bolívar, Sucre y Córdoba, y en especial en una de las zonas más agrestes de la geografía nacional, los montes de María (Armada de Colombia, 2016).

Activación de la Segunda Brigada de Infantería de Marina

Dada la importancia que con el paso del tiempo fue adquiriendo la cuenca del Pacífico para los intereses de la nación y con ello la necesidad de garantizarle a los pobladores de esa zona del país su seguridad, el Alto Mando tomó la acertada decisión de activar la Segunda Brigada de Infantería de Marina, mediante Directiva Transitoria 043 CARMA-CIMAR del 28 de junio de 1994.

Las antiguas instalaciones administrativas de la zona franca del puerto de Buenaventura fueron destinadas como sede del cuartel general de la Segunda Brigada de Infantería de Marina.

La ceremonia de activación se llevó a cabo el 22 de octubre de 1994, y a partir de ese momento, la nueva Unidad Operativa Menor de la Infantería de Marina, sería la encargada de





manejar, controlar y dirigir las operaciones de control de orden público en esa vasta e importante región del país (Armada de Colombia, 2016).

Creación de la Brigada Fluvial de Infantería de Marina

A partir del 4 de agosto de 1999 con la integración de la Fuerza Naval Fluvial y el Batallón Fluvial N.º 51, se dio origen a la Brigada Fluvial de Infantería de Marina (Armada de Colombia, 2016).

Para su organización se estableció la Tabla de Organización y Equipo 03-08-00 la cual fue aprobada por Disposición 00557 del Ministerio de Defensa Nacional.

La ceremonia de activación de la Brigada Fluvial tuvo lugar en Puerto Leguízamo, Putumayo, y a partir de ese momento, esta nueva unidad operativa menor de la Infantería de Marina sería la encargada de ejercer el mando y control de las unidades tácticas, puestos fluviales avanzados, y unidades especiales de combate fluvial con sus respectivos componentes navales y aeronavales, que desarrollan operaciones en las principales arterias fluviales del país (Armada de Colombia, 2016).

La Infantería de Marina en el nuevo siglo (2000-2010)

Profesionalización de los Infantes de Marina Voluntarios

El Decreto 1793 del 14 de septiembre de 2000 estableció el Régimen de Carrera y Estatuto del Personal de Soldados Profesionales de las Fuerzas Militares, siendo modificados algunos apartes por el artículo 45 del Decreto 4433 de 2004.

Así mismo, el Decreto 1793 del 14 de septiembre de 2000 define al soldado o infante de marina profesional como:

Los varones entrenados y capacitados con la finalidad principal de actuar en las unidades de combate y apoyo de combate de las Fuerzas Militares, en la ejecución de operaciones militares, para la conservación, restablecimiento del orden público y demás misiones que le sean asignadas. (Art. 1)

El primer curso de infantes de marina profesionales fue realizado en la Escuela de Suboficiales de Infantería de Marina, entre enero y junio de 2001. Para esta época y teniendo en cuenta que aún no existía el Centro de Especialistas, la instrucción y capacitación fue dictada por el comité de contraguerrillas de dicha Escuela. Este curso que estuvo integrado por 36 hombres desarrolló las fases de Contraguerrilla y Combate Fluvial, quedando altamente capacitados y entrenados para asumir misiones de control de orden público en cualquier región del país (Armada de Colombia, 2016).

Los infantes de marina profesionales se desempeñan en diversos campos dentro de la infantería de marina, tales como: combatientes terrestres, tiradores escogidos y de alta preci-





sión, ametralladores, enfermeros de combate, combatientes fluviales, pilotos fluviales, granaderos, guías caninos, gancho y cuerda, mecánicos automotrices, sistemas, electricidad, mecánica motores fuera de borda, fibra de vidrio, conductores y protección a personalidades, entre otras.

Estos hombres que desde 1985 han integrado las filas del Cuerpo Anfibio de la Armada Nacional, son hombres valerosos que de manera silenciosa pero efectiva, han logrado avances importantes en la lucha contra los grupos al margen de la ley, entregando incluso el tesoro más valioso y honroso que tiene un guerrero: su propia vida.

Infantes de Marina Campesinos

En noviembre de 2002, y como parte de la Política de Seguridad Democrática promulgada por el Gobierno nacional, inició el entrenamiento de 120 jóvenes voluntarios como infantes de marina campesinos, los cuales serían destinados a las unidades ubicadas en regiones del Caribe y el Pacífico colombiano.

Cerca de mil jóvenes, de entre 18 y 24 años, se presentaron a la Armada Nacional en una primera fase de las tres que se realizaron para entrenarlos y capacitarlos en labores de vigilancia y seguridad en sus regiones.

El 5 de marzo de 2003 se llevó a cabo la ceremonia de juramento de bandera culminando así la primera fase del programa que le permitió a la Infantería de Marina entrenar durante tres meses a 300 infantes campesinos y 300 infantes regulares, que a partir de esa fecha entraron a cumplir tareas de vigilancia y control en ocho municipios de los cuales eran oriundos y que hacían parte de la jurisdicción de la Armada Nacional (Armada de Colombia, 2016).

Grupo de Tarea Fluvial: componente de la Armada Nacional en la Fuerza de Tarea Conjunta “Omega”

Conscientes de la importancia de coordinar e integrar los medios terrestres, aéreos y fluviales de las Fuerzas Militares como estrategia en la lucha contra los grupos narcoterroristas, la Resolución 1319 del 17 de diciembre de 2003 del Ministerio de Defensa Nacional, aprobó la Disposición 060 del Comando General de las Fuerzas Militares con la cual se creó la Fuerza de Tarea Conjunta “Omega”, con la misión de conducir operaciones conjuntas en los departamentos de Caquetá, Guaviare y Meta, considerados la retaguardia estratégica de las Farc.

Mediante Disposición 001 del Comando de la Armada Nacional del 16 de febrero de 2004, se activó el Grupo de Tarea Fluvial, unidad agregada operacionalmente a la Fuerza de Tarea Conjunta “Omega”, con el propósito de ejercer presencia y control fluvial sobre los ríos Caguán, Guaviare, Yarí, Guayabero y sus afluentes, así como para apoyar las operaciones te-





restres tendientes a cortar los abastecimientos, tráfico de narcóticos, armas y precursores químicos de las organizaciones narcoterroristas que delinquen en el área de responsabilidad (Armada Nacional, 2007).

Activación de la Brigada Fluvial de Infantería de Marina N.º 3

Como unidad transitoria de la Armada Nacional agregada a la Fuerza de Tarea Conjunta “Omega”, pasa a ser denominado Grupo de Tarea Fluvial “Omega” y a partir del 12 de octubre de 2009 se activa la Brigada Fluvial de Infantería de Marina N.º 3 con puesto de mando en Puerto Leguízamo, Putumayo, conformada por el Batallón Fluvial de IM N.º 60 con Puesto de Mando en Puerto Leguízamo, Batallón Fluvial de IM N.º 90 con Puesto de Mando en Tres Esquinas, Caquetá, el Batallón Fluvial de IM N.º 100 con Puesto de Mando en El Barrancón, Guaviare, y el Batallón de Asalto Fluvial de IM N.º 2 con Puesto de Mando en Tres Esquinas (Armada de Colombia, 2022b).

Estas unidades, que hacían parte del hasta ese momento Grupo de Tarea Fluvial, con equipos y medios adquiridos mediante el Plan “ORIÓN”, mejoraron la capacidad para el desarrollo de las operaciones ofensivas y de control fluvial tendientes a neutralizar las amenazas existentes en esa región del territorio nacional.

La Infantería de Marina consolidada en el presente y proyectada hacia el futuro (2011-2022)

Creación de la Brigada de Infantería de Marina N.º 4

Consciente de la importancia estratégica que representa para el país la región del Pacífico Sur, la Armada de Colombia por Disposición 019 del 22 de septiembre de 2011 creó en la guarnición de Tumaco, Nariño, la Brigada de Infantería de Marina N.º 4, con puesto de mando en Tumaco, conformada por el Batallón Fluvial de I.M. N.º 70 con puesto de mando en Tumaco, el Batallón Fluvial de I.M. N.º 10 con puesto de mando en Guapi, Cauca, el Batallón de Asalto Fluvial de I.M. N.º 4 con puesto de mando en Tumaco y el Batallón de Comando y Apoyo de I.M. N.º 4 con puesto de mando en Tumaco.

Creación del Batallón de Movilidad de Infantería de Marina

El Batallón de Movilidad de Infantería de Marina fue creado y activado el 22 de septiembre de 2011, mediante Disposición 019 del Comando de la Armada de Colombia

A esta nueva unidad táctica de la Infantería de Marina de Colombia, se le asignó como misión proveer movilidad táctica terrestre, despliegue de tropas y suministros, mediante el empleo de patrullas logísticas de combate, realizando actividades propias de entrenamiento y mantenimiento a los vehículos asignados, con el propósito de contribuir al fortalecimiento de la





capacidad de defensa, de la soberanía nacional y apoyar la participación en operaciones de paz y ayuda humanitaria.

Para el cumplimiento de su misión, el Batallón de Movilidad cuenta con 122 vehículos, 38 tráileres, dos remolques taller y dos camabajas; su sede se encuentra en el municipio de Malagana, Bolívar) y su jurisdicción se extiende a todo el territorio nacional, con la capacidad de apoyar operaciones internacionales en caso de ser requerido.

Llegan los SOC-R y nace la Unidad Especial de Botes

El 24 de febrero de 2012 fueron incorporados a la Infantería de Marina los primeros dos Botes de Operaciones Especiales tipo SOC-R, y en abril del mismo año fueron adquiridos dos más del mismo tipo, dando origen así a la Unidad Especial de Botes, que tiene como misión apoyar las operaciones especiales que la Armada Nacional realiza sobre los ríos y esteros de su jurisdicción en el Pacífico colombiano.

Su sede principal está en las instalaciones de la Base Naval N.º 2 en Bahía Málaga, Valle del Cauca, y se encuentra bajo el mando operacional de la Fuerza Naval del Pacífico. Este tipo de unidades representa para la Infantería de Marina una innovadora capacidad en el ámbito de las operaciones especiales (Armada de Colombia, 2016).

Creación del Comando de Operaciones de Fuerzas Especiales Navales

Se crea mediante la Disposición 015 del 19 de julio de 2013, con el fin de disponer de las capacidades para el desarrollo de operaciones especiales navales que permitan responder a una agresión u ocupación militar o a un ataque a los activos estratégicos. Está conformado por el Batallón de Fuerzas Especiales de IM y los Grupos de Fuerzas Especiales Navales del Caribe, Pacífico, Oriente y Sur, altamente entrenados para desarrollar operaciones desde el mar y el aire, en tierra y en los ríos.

El poder singular naval de las operaciones especiales navales radica en la habilidad que tienen las unidades de la Armada Nacional para explotar ventajosamente los cuerpos de agua como característica geográfica esencial. Permite, además, desarrollar el poder de combate de las zonas con influencia en los diferentes cuerpos de agua. Esta capacidad determina la diferencia comparativa con las fuerzas especiales terrestres y se materializa con el dominio de técnicas especializadas para tal fin (Armada de Colombia, 2016).





Llegan los Hovercraf³ en apoyo a las Operaciones Fluviales

Mediante Resolución 922 del 25 de octubre de 2013, el Comando de la Armada Nacional estableció que por el contrato de compraventa celebrado entre el Ministerio de Defensa Nacional y la empresa inglesa Griffon Hoverworks, se contratara la adquisición y puesta en funcionamiento de ocho unidades tipo Hovercraft con destino a la Infantería de Marina de Colombia.

Figura 1

Hovercraft en operaciones con helicóptero de la Aviación Naval



Fuente: Comunicaciones Estratégicas, Armada de Colombia (2022).

Una vez realizadas las pruebas de puerto y mar, a finales de octubre de 2013 se recibieron formalmente los primeros tres Hovercraft modelo GH2000TD, versión militar, que posteriormente serían clasificados como Patrulleras Rápidas Fluviales (PRF).

Paralelo al proceso de recepción, se llevó a cabo el primer Curso de Pilotos y Motoristas de Hovercraft, cuyos integrantes fueron seleccionados por sus aptitudes psicofísicas y su experiencia en operaciones fluviales, así como por el interés de conocer y operar este tipo de unidades, que para ese momento eran un reto para el desarrollo de operaciones en las zonas más complejas de la geografía nacional (Armada de Colombia, 2016).

Seleccionados para integrar las primeras tripulaciones y después de dos meses de entrenamiento, un total de ocho oficiales y doce suboficiales culminaron satisfactoriamente el primer curso. Con parte de ese personal se conformaron las tripulaciones de las unidades PRF

³ Identificado como aerodeslizador en idioma español, es una motonave que flota y se desplaza sobre el agua –o cualquier tipo de terreno lo suficientemente plano–, suspendida por un cámara de aire generada por chorros de aire de alta presión provenientes de la parte inferior de la embarcación.





331 y PRF 332, que fueron enviadas a la Fuerza Naval de Sur a comienzos de 2014, mientras que el resto del personal continuó su capacitación como instructores de pilotos de Hovercraft y mantenimiento nivel tres, en las instalaciones de la empresa fabricante ubicada en Inglaterra (Armada de Colombia, 2016).

El 27 de junio de 2014, procedentes del Reino Unido arribaron en una segunda fase de entrega otras tres unidades tipo Hovercraft, que al igual que las anteriores, fueron dispuestas en las instalaciones del BIM 12, para posteriormente ser armadas bajo la supervisión del personal de ingenieros ingleses.

Realizadas las pruebas y ajustes necesarios, las PRF 334, PRF 335 y PRF 336 fueron destinadas a la Fuerza Naval del Oriente con sede en Puerto Carreño, Vichada (Armada de Colombia, 2016).

A finales de julio de 2014, y después de su participación en el desfile militar de la conmemoración de los 204 años de Independencia de Colombia, el Hovercraft PRF 333, fue transportado con su tripulación hacia Puerto Leguízamo, para unirse a las otras dos unidades que ya se encontraban a bordo de la Fuerza Naval del Sur. A mediados de enero de 2015 se recibieron las últimas dos unidades, también destinadas a la Fuerza Naval del Oriente para el desarrollo de operaciones militares en la jurisdicción fluvial de los departamentos de Arauca, Meta y Vichada (Armada de Colombia, 2016).

Los Hovercraft, cuyas capacidades y características permiten su utilización en aguas poco profundas, realizan Operaciones de Apoyo Fluvial de transporte de tropa, evacuaciones médicas, aprovisionamiento y escolta, contribuyendo así a las unidades comprometidas en el desarrollo de operaciones militares en las distintas jurisdicciones a las que fueron asignados.

Unidad de Ingenieros de Infantería de Marina

Dada la positiva experiencia que dejó hacia 2011 y 2012 la construcción del Parque Museo de la Infantería de Marina en Coveñas, Sucre, con la utilización de mano de obra propia de oficiales, suboficiales e infantes de marina, se generó la inquietud de que la institución estaba en capacidad de desarrollar grandes proyectos estructurales con una alta calidad técnica.

A partir de enero de 2013, se conformó la Primera Compañía de Ingenieros de Infantería de Marina que empezó a funcionar empleando rubros asignados a través del Batallón de Comando y Apoyo de IM N.º 1 y del Comando de Apoyo Logístico de Infantería de Marina, desarrollando proyectos de trascendencia institucional, como la recuperación de instalaciones en unidades tácticas y operativas menores, con altos estándares de calidad y aprovechando al máximo los recursos.





El 10 de noviembre de 2014, mediante Directiva Transitoria 0019 del Comando de Infantería de Marina, fue creada la Unidad de Ingenieros con la misión de apoyar, de acuerdo con necesidades prioritarias, a las unidades de la Armada Nacional en la construcción, adecuación, reparación y mantenimiento de las instalaciones militares, proporcionando supervivencia, movilidad, contramovilidad y trabajos generales de ingeniería en simultaneidad con el apoyo técnico a la comunidad, con el propósito de contribuir a mejorar el bienestar del personal, garantizando la optimización de los recursos asignados. Actualmente la Unidad de Ingenieros está conformada por tres oficiales, 14 suboficiales, 23 infantes de marina profesionales y 121 infantes de marina regulares.

Infantes de Marina agregados al Batallón Colombia en el Sinaí

Desde el 15 de octubre de 2015 hasta el 24 de agosto de 2016, por primera vez en su historia, la Infantería de Marina hizo parte del relevo del Batallón Colombia N.º 3 que desde 1981 y junto a once países integra la Fuerza Multinacional de Observadores de Paz destacada en el Fuerte Militar del Gorah, Campo Sur, en la península del Sinaí.

Bajo el mando operacional de esa unidad táctica, los infantes de marina colombianos tuvieron la importante misión de apoyar la supervisión del tratado de paz suscrito entre Egipto e Israel de 1979, observando, verificando y reportando todos los movimientos de unidades militares terrestres y aéreas de los países tratantes, garantizando de esta manera el cumplimiento de lo pactado entre las dos naciones (Armada de Colombia, 2016).

Creación de la Agrupación de Explosivos y Desminados de Infantería de Marina (AEDIM)

Para potenciar el esfuerzo operacional y táctico y ser más efectivos en la lucha contra las acciones terroristas y de narcotráfico, la Disposición 004 del 16 de febrero de 2016 creó y activó la Agrupación de Explosivos y Desminados de Infantería de Marina (AEDIM), con el fin de “direccionar las operaciones de desminado militar y desminado humanitario, y de esta manera garantizar la movilidad y contramovilidad a la población civil y las propias tropas”.

Esta agrupación cuenta con cinco compañías de explosivos y desminado militar, que desarrollan trabajos generales de ingeniería en operaciones militares de guerra apoyando a las brigadas de Infantería de Marina, en tareas de despeje de áreas peligrosas, detección, ubicación, destrucción o desactivación de artefactos explosivos improvisados, minas antipersonal y munición sin explotar, generando así una gran capacidad para el desarrollo exitoso de las misiones encomendadas.





Creación del Centro Conjunto de Operaciones de Paz

Mediante Disposición 05 del 18 de febrero de 2016, la Armada Nacional creó el Centro de Entrenamiento y Capacitación para Operaciones de Paz (CENCOPAZ), con el objetivo de entrenar y brindar asesoría bajo los estándares de las Naciones Unidas a los oficiales, suboficiales, soldados e infantes de marina profesionales, de todas las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, así como al personal civil de los entes estatales, para formarlos con los conocimientos y competencias necesarios para que a futuro puedan cumplir de manera segura, eficiente y eficaz los roles y funciones propios de un operador de paz bajo el mandato de las Naciones Unidas.

El CENCOPAZ se encuentra ubicado en la Base de Entrenamiento de Infantería de Marina, en el municipio de Coveñas, Sucre, y actualmente para su funcionamiento, su organización está compuesta por un director, un subdirector, un departamento académico y un departamento de apoyo.

La Infantería de Marina llega por primera vez a la Antártida

La Antártida, denominada también el ‘Continente Blanco’, es considerada como un lugar enigmático, caracterizado por su clima extremo y su biodiversidad única. Así mismo, este lugar representa una importancia geoestratégica no solo para Colombia, sino para muchos países, puesto que es el corazón de todas las fuentes hídricas del mundo: allí convergen las aguas de los océanos del planeta, al tiempo que muchas de sus especies tienen conexión con los mares tropicales (Periódico Alamar, 2017). Por esto, desde 2014, la Armada Nacional en coordinación con la Comisión Colombiana del Océano (CCO), a través de su Programa Antártico, hace parte de las expediciones que se llevan a cabo anualmente durante el denominado verano austral.

En la Tercera Expedición Antártica 2016-2017 denominada ‘Almirante Padilla’, la Infantería de Marina logró por primera vez hacer parte de esta importante experiencia, con la participación de cinco investigadores, entre oficiales y suboficiales, orgánicos de la Escuela de Formación, los cuales, dada la importancia de sus proyectos, fueron seleccionados para realizar sus investigaciones en el ‘Continente Blanco’.

De los cinco investigadores, dos viajaron a bordo del buque ARC “20 de Julio” junto a sus pares de diferentes universidades, instituciones y organizaciones, quienes al igual que el personal de la Armada Nacional desarrollaron diferentes estudios bajo difíciles condiciones en esa agreste zona del planeta. Por su parte, los otros tres investigadores viajaron por cooperación internacional a bordo de unidades navales de países como Argentina y Brasil, que, gracias a los acuerdos y convenios existentes con Colombia, permitieron a los infantes de marina desarrollar las investigaciones y estudios en sus buques y estaciones antárticas.

La participación de la Infantería de Marina en esta expedición se considera como la apertura de nuevas alianzas y relaciones de índole académico con otros países, que conlleven





a explorar un nuevo campo para investigación institucional, con miras a la instalación en ese territorio de una estación antártica colombiana (Comisión Colombiana del Océano & Armada de Colombia, 2020)

La Infantería de Marina en el escenario 2042

Los conocimientos y experiencias atesorados por la Infantería de Marina tras años de acciones combatiendo los grupos criminales del país le han permitido ser en la actualidad un cuerpo altamente entrenado que se prepara y proyecta a los escenarios y desafíos del futuro. En este contexto, los grandes desafíos se enmarcan en el cambio climático y las crisis medioambientales, los cambios demográficos, las afectaciones a la salud, las crisis financieras, el acelerado cambio tecnológico y la competencia estratégica, entre otros, todos ellos con capacidad de generar nuevos conflictos y afectar la gobernanza y los intereses nacionales.

Considerando esta premisa, la Armada de Colombia en su plan de desarrollo naval a 2042 ha considerado el fortalecimiento de las capacidades anfibia en la zona costera, con tareas duales, para la atención de intereses estratégicos y el desarrollo de operaciones militares que neutralicen las amenazas transnacionales. Así mismo, la capacidad de defensa de costas como un escenario estratégico para la defensa de la nación y de sus intereses, brindando una disuasión estratégica creíble, procurando así la integridad del territorio.

CONCLUSIONES

Es pertinente destacar cómo, en el proceso evolutivo y los momentos históricos de los que ha sido parte fundamental la Armada de Colombia, un gran aporte lo ha realizado la transformación y el desarrollo de las capacidades de la Infantería de Marina colombiana, permaneciendo a la vanguardia de los retos y las necesidades de seguridad y defensa que el Estado ha enmarcado, aportando dentro de sus posibilidades y las limitaciones de recursos existentes para tal fin.

Las capacidades desarrolladas por la Infantería de Marina y la consolidación de sus roles y funciones se han incorporado a la institucionalidad y a la doctrina naval, convirtiéndose en un referente para países vecinos como una estrategia efectiva para afrontar los fenómenos criminales y las afectaciones a la seguridad nacional y regional.

La Infantería de Marina ha cumplido un papel fundamental en el proceso de construcción, presencia y fortalecimiento del Estado en muchas regiones del país ejecutando su misión institucional, lo que ha permitido el control territorial, el desarrollo de los diferentes poderes del Estado y la seguridad de los ciudadanos en muchos lugares aislados, coadyuvando a la prosperidad y desarrollo de nuestro país.

La Infantería de Marina es y seguirá siendo una fuerza determinante en el proceso de seguridad del Estado colombiano y, en particular, del desarrollo de las regiones. Afrontará como





cuerpo esencial de la Armada de Colombia los retos y desafíos del Plan de Desarrollo Naval 2042, en un proceso de transformación que busca convertirla en una organización más efectiva y eficiente, con el propósito de contribuir a consolidar y mantener por medio de sus capacidades la seguridad y defensa de la nación colombiana.





Referencias bibliográficas

- Armada de Colombia. (1967). *PLAN OPER N.º 001/67 COMDEARC*. Bogotá.
- Armada de Colombia. (1967). *PIE N.º 008-COIMADIM3/383*. ARC. Bogotá.
- Armada de Colombia. (2016). *Historia de la Infantería de Marina*. Bogotá.
- Armada de Colombia. (2022a). *Historia*. Bogotá. <https://n9.cl/emzd4>
- Armada de Colombia. (2022b). *Nueva Brigada Fluvial operará en el Sur Oriente del país*. <https://n9.cl/wb195>
- Armada de Colombia. (2022c). *Armada Nacional activará Batallón de Movilidad de Infantería de Marina*. <https://n9.cl/ftjl5>
- Armada Nacional. (2007, 30 de abril). *Fuerza de Tarea Conjunta ‘Omega’*. Periódico A la Mar N.º 73. <https://n9.cl/v5fzk>
- Armada Nacional. *Resolución 35 de 1955*. Por la cual se trasladan 7 Oficiales, 23 Suboficiales, 218 Infantes de Marina, y 5 civiles, para conformar la Compañía Antares.
- Armada Nacional (1994). *Directiva Transitoria 043 CARMA-CIMAR de 1994*. Por la cual se activa la Segunda Brigada de Infantería de Marina.
- Armada de Colombia. (2004). *Disposición N.º 001 del Comando de la Armada Nacional de fecha 16 de febrero de 2004*. Bogotá.
- Armada de Colombia. (2011). *Disposición N.º 019 del Comando de la Armada Nacional de fecha 22 de septiembre de 2011*. Bogotá.
- Armada Nacional. *Resolución 922 de 2013*. Por la cual se aprobó la adquisición y puesta en funcionamiento de ocho unidades tipo Hovercraft con destino a la Infantería de Marina de Colombia.
- Armada Nacional. *Disposición N.º 004 de 2016*. Por la cual se creó y activó la Agrupación de Explosivos y Desminados de Infantería de Marina (AEDIM).
- Armada Nacional. *Disposición N.º 05 de 2016*. Por la cual se creó el Centro de Entrenamiento y Capacitación para Operaciones de Paz (CENCOPAZ).
- Comisión Colombiana del Océano & Armada de Colombia. (2020). *Programa Antártico Colombiano*. <https://n9.cl/jdzmc>
- Infantería de Marina de Colombia. (2014). *Directiva Transitoria N.º 0019 del Comando de Infantería de Marina del 10 de noviembre de 2014*. Bogotá.
- Infantería de Marina de Colombia. (2011, 24 de mayo). En *Wikipedia*. <https://n9.cl/36kwe>
- Ley del 14 de octubre de 1821. Por la cual se crean cuatro Departamentos de Marina.
- Ley 105 de 1936. *Ley Orgánica de la Armada Nacional*. DO. 23216.
- Ministerio de Defensa Nacional. (1955). *Resolución N.º 35 de 1955 del Comando General*. Por la cual se traslada un personal para conformar la Compañía Antares. Noviembre de 1955.
- Ministerio de Defensa Nacional. (1971). *Resolución Ministerial N.º 8511 de 1971*. Por la cual se aprueba la Tabla de Organización y Equipo y se crean los “Comandos de Selva”. Diciembre 14 de 1971.
- Ministerio de Defensa Nacional. (1986). *Resolución Ministerial N.º 5394 de 1986*. Por la cual se activa la Brigada de Infantería de Marina N.º 1 con puesto de mando en Corozal (Sucre). Septiembre 2 de 1986.
- Ministerio de Defensa Nacional. (2003). *Resolución Ministerial N.º 1319 de 2003*. Por la cual el Ministerio de Defensa Nacional, aprobó la Disposición N.º 060 del Comando General de las Fuerzas Militares con la cual se creó la Fuerza de Tarea Conjunta “Omega”.
- Periódico Alamar. (2017). *Antártica: a la conquista del continente blanco*. <https://n9.cl/6yw04>





- Presidencia de la República de Colombia. (1822). *Decreto del 29 de octubre de 1822*. Por el cual se nombran los primeros oficiales de la Infantería de Marina de Colombia.
- Presidencia de la República de Colombia. (1933). *Decreto 105 de 1933*. Por el cual se crearon tres pelotones de Infantería de Desembarco.
- Presidencia de la República de Colombia. (1933). *Decreto 1705 de 1933*. Por el cual se organizó la Compañía de Infantería de Marina de la Flotilla de Guerra del Amazonas, Caquetá y Putumayo.
- Presidencia de la República de Colombia. (1934). *Decreto 1384 de 1934*. Por el cual se suprime la Unidad de Infantería de Marina.
- Presidencia de la República de Colombia. (1935). *Decreto 624 de 1935*. Por medio del cual se determina el personal de las Fuerzas Marítimas y se dictan algunas disposiciones.
- Presidencia de la República de Colombia. (1935). *Decreto 2076 de 1935*. Por el cual se reorganiza la Flotilla de Guerra del Putumayo.
- Presidencia de la República de Colombia. (1935). *Decreto 2222 de 1935*. Por el cual se nombra al Capitán Nicolás Gómez Patiño comandante de la compañía de Infantería de Mariana del Alto y Bajo Putumayo.
- Presidencia de la República de Colombia. (1936). *Decreto 1438 de 1936*. Por el cual se reorganizan las Fuerzas Marítimas y Fluviales.
- Presidencia de la República de Colombia. (1936). *Decreto 277 de 1936*. Por el cual el Capitán Jorge Tovar Lemus fue destinado al puesto de Comandante de la Compañía de Infantería de Marina de la Base Naval MC “Bolívar”.
- Presidencia de la República de Colombia. (1936). *Decreto 2754 de 1936*. Por el cual el señor Capitán Jacinto Márquez fue trasladado a la Compañía de Infantería de Marina de la Base Fluvial de Puerto Ospina.
- Presidencia de la República de Colombia. (1937). *Decreto 050 de 1937*. Por el cual se crea la Infantería de Marina de Colombia.
- Presidencia de la República de Colombia. (1937). *Decreto 93 de 1937*. Por la cual se establecen dos Compañías, una de ellas destacada en la Base Naval MC “Bolívar” en Cartagena y la otra en Puerto Ospina a orillas del río Putumayo.
- Presidencia de la República de Colombia. (1938). *Decreto 351 de 1938*. Por el cual se fijan las dotaciones y se dictan otras disposiciones de la Armada Nacional.
- Presidencia de la República de Colombia. (1938). *Decreto 428 de 1938*. Por el cual se nombraron empleados Navales en la Armada Nacional.
- Presidencia de la República de Colombia. (1940). *Decreto 487 de 1940*. Por el cual se determina la composición de la Dirección General de Marina, y de sus Unidades.
- Presidencia de la República de Colombia. (1940). *Decreto 2120 de 1940*. Por el cual le es asignado al Ministerio de Guerra el cuidado y preservación de varios bienes de la nación, considerados como un patrimonio invaluable para los colombianos.
- Presidencia de la República de Colombia. (1942). *Decreto 560 de 1942*. Por el cual se destinó la Compañía de Infantería de Marina que se encontraba destacada en las Bases del río Putumayo, a formar parte de la Flotilla Fluvial del Sur.
- Presidencia de la República de Colombia. (1963). *Decreto 1548 de 1963*. Por el cual el Ministerio de Guerra trasladó al Mayor de Infantería de Marina Mario Nel Bernal Abella de la Compañía de Infantería de Marina del Comando de la Armada, como jefe del departamento de Infantería de Marina.
- Presidencia de la República de Colombia. (1974). *Decreto 1151 de 1974*. Por el cual se asignan terrenos e instalaciones a la Armada Nacional y se establece el 22 de junio para la inauguración de la nueva Base Naval de Entrenamiento ARC Coveñas.





Armada de Colombia

BICENTENARIO DE HONOR Y TRADICIÓN



Presidencia de la República de Colombia. (1985). Decreto 2157 de 1985. Por el cual se dictan normas tendientes al restablecimiento del orden público.

Presidencia de la República de Colombia. (2000). Decreto Ley 1793 de 2000. Por el cual se expide el “Régimen de Carrera y Estatuto del Personal de Soldados Profesionales de las Fuerzas Militares”. Septiembre 14 de 2000. DO. N.º 44161.

Presidencia de la República de Colombia. (2004). Decreto 4433 de 2004. Por medio del cual se fija el régimen pensional y de asignación de retiro de los miembros de la Fuerza Pública. Diciembre 31 de 2004. DO. N.º 45778.



Unidades a flote de la Fuerza de Superficie
en operaciones de entrenamiento en el mar.

Fuente: Armada de Colombia.





CAPÍTULO V

LA ARMADA DE COLOMBIA EN LA GUERRA DE COREA¹

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287602465.05>

LUIS HERNANDO OSORIO DUSSÁN*
MARIO ALBERTO POSSO GONZÁLEZ**

“Más tinta se ha gastado en las rotativas de periódicos y revistas colombianas en discutir la presencia militar del país en Corea, que en elogiar sus proezas en el campo de batalla”.

General Álvaro Valencia Tovar (1921-2014).

Resumen

El presente capítulo presenta una visión de la trascendencia que tuvo la participación de la Armada de Colombia en el conflicto de guerra regular conocido como la Guerra de Corea. Lo anterior significó para los países una relación estratégica en su momento, pero también una influencia materializada en aspectos económicos, tecnológicos y militares. Para tal efecto, se estudia la contribución de Colombia en el conflicto a partir del ambiente regional y nacional de la posguerra mundial. Se examina la participación de la Armada de Colombia y la evolución de los acontecimientos debido al aporte a la guerra. Por último, se analiza la proyección institucional de la Armada a partir de los resultados en la Guerra de Corea.

Palabras clave: Armada de Colombia, Corea, estrategia, geopolítica, modernización.

Introducción

La Armada de Colombia participó hace ya siete décadas en el conflicto de guerra regular acaecido en la península de Corea, considerada como una de las confrontaciones más cruentas de la humanidad, tras la II Guerra Mundial. El conflicto bélico se prolongó por cerca de tres años

¹ Capítulo de libro resultado del proyecto de investigación “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - II Fase”, del grupo de investigación “Masa Crítica”, de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, categorizado A1 por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (MinCiencias) y registrado con el código COL0123247. Los puntos de vista y los resultados de este capítulo pertenecen a los autores y no reflejan necesariamente los de las instituciones participantes

* **Capitán de Navío (R)**. Magíster en Seguridad y Defensa Nacionales y Docente Investigador de la Escuela Superior de Guerra “Rafael Reyes Prieto”. Economista con Especialización en Formulación y Evaluación de Proyectos de Inversión y Gerencia de la Universidad Militar Nueva Granada. Contacto: luis.osorio@esdegue.edu.co

** **Capitán de Corbeta**. Magíster en Artes y Ciencias Militares del Western Hemisphere Institute for Security Cooperation (WHINSEC). Especialista en Política y Estrategia Marítima, Administrador y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”. Realizó el Curso de Estado Mayor en el United States Army Command and General Staff College. Contacto: possom@esdegue.edu.co





desde el 25 de junio de 1950 hasta el 27 de julio de 1953 cuando se firmó un armisticio² que puso fin a las hostilidades, con un resultado de cientos de miles de muertos y ciudades enteras arrasadas. La invasión de Corea del Norte a Corea del Sur suscitó la convocatoria del Consejo de Seguridad que pidió a los países miembros de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) prestar asistencia militar para proteger la península y específicamente al país agredido. Una veintena de países miembros respondieron el llamado, pero Colombia fue el único país latinoamericano en enviar fuerzas armadas a prestar apoyo al esfuerzo bélico.

Nuestra nación participó con tres fragatas y un batallón de infantería, que a lo largo de sus tres años de intervención en el conflicto sumó alrededor de 4.750 efectivos, aparte del reconocido heroísmo y prestigio del soldado y marino colombiano, las bajas colombianas sumaron 196 muertos y desaparecidos, y más de 400 heridos (Wallace Arturo, 2013)

Para la Armada de Colombia su participación en la guerra de Corea ha sido considerada la más importante acción militar en una operación mayor y campaña, según lo conceptualizado en el Manual Fundamental Conjunto 1.0 (Centro de Doctrina Conjunta de las Fuerzas Militares de Colombia [CEDCO], 2018, p. 78). De igual manera, Rivera-Páez (2018) manifestaba que como consecuencia sus oficiales “habían adquirido conocimientos y experiencia en intercambios académicos ofrecidos por países de alto desarrollo marítimo como Italia y Gran Bretaña. Por eso, no es de extrañar que fuera considerada como la mejor opción para adquirir este tipo de responsabilidades” (p. 265). Además, es de resaltar los beneficios intangibles, la adquisición de nuevas experiencias para los integrantes de la Armada que han participado en ese tipo de operaciones y la consolidación de alianzas estratégicas que favorecen tanto a la institución como al país.

El presente capítulo se desarrolló haciendo una contextualización y retrospectiva de la guerra y los aspectos geoestratégicos globales del momento; se indagó sobre el ambiente regional en la posguerra mundial, así como la incidencia de la violencia partidista en Colombia frente a su participación en la Guerra de Corea. Como aspecto capital se realizó un análisis de la participación de la Armada de Colombia en la guerra de Corea, donde se identificó la evolución de los acontecimientos y su proyección institucional a partir de los resultados en la gesta heroica. Cada uno de estos anteriores elementos conlleva a cuestionar: ¿Qué influencia tuvo la geopolítica del momento que incidiera en la participación de la Armada de Colombia en la guerra de Corea y cuáles han sido sus repercusiones hasta hoy?

² En el Derecho Internacional Público, corresponde a la “convención concluida entre beligerantes para interrumpir las hostilidades y que de hecho precede frecuentemente a las negociaciones de paz. Se distingue de la tregua o suspensión de breve duración de la lucha para arreglar intereses urgentes pero limitados” “(...) Se trata de un convenio concluido entre los beligerantes que, sin poner fin al estado de guerra, lleva consigo un efecto suspensivo, temporal o definitivo, de las hostilidades (...)” (Enciclopedia Jurídica, s. f.)





Por lo tanto, de manera más contundente es preciso orientar la respuesta a partir del importante cuestionamiento bajo los siguientes parámetros:

De manera general, analizar los factores y efectos geopolíticos que llevaron al Gobierno de Colombia en el contexto de la Guerra Fría a tomar la decisión de participar en la guerra de Corea y las consecuencias de esta con las relaciones internacionales entre Colombia y Corea del Sur.

De manera más específica, se da inicio con una contextualización geopolítica a nivel global y regional de la época, las estrategias que utilizaron Estados Unidos y la Unión Soviética para buscar la expansión de su modelo, analizando la posición geoestratégica de la península de Corea y la importancia que tenía en el contexto de la Guerra Fría al inicio de la conflagración.

Como segunda parte se analiza el ambiente regional y de Colombia en la mitad del siglo pasado, teniendo como contexto la política interna y la fragilidad del Estado en el entorno de la llamada época de ‘La Violencia’. Se identifican las razones por las cuales Colombia decide el envío de buques y tropas a participar en la coalición internacional que buscaba la liberación de Corea del Sur y se abordó la temática sobre las relaciones internacionales de Colombia para la época.

En tercer lugar, y con mayor énfasis, se observa la participación de la Armada de Colombia en la guerra de Corea, donde se identifica la evolución de los acontecimientos y su proyección institucional a partir de los resultados. Finalmente, se cualifican los réditos tecnológicos e institucionales que ha significado para la institución en la actualidad y para el futuro y sus vínculos con esa desarrollada nación.

RETROSPECTIVA DE LA GUERRA DE COREA: GEOPOLÍTICA Y ESTRATEGIA GLOBAL FRENTE A LA GUERRA FRÍA

Península de Corea

La península de Corea es una región que en la historia moderna se ha visto inmersa en varios conflictos motivados por su ubicación e importancia geoestratégica.





Figura 1

Mapa de la península de Corea



Fuente: The National Atlas of Korea (2017).

Desde el punto de vista geográfico, la península de Corea limita al norte con China y Rusia y es bañada por dos mares, el mar Amarillo y el mar del Este. De acuerdo con Sánchez Buzeta (1982),

La posición estratégica de la península coreana la mantiene atravesada en las comunicaciones marítimas del noreste del Asia. Es una verdadera compuerta entre el mar de la China y el mar del Japón, y separa de este modo a la Unión Soviética de los numerosos países asiáticos, ricos en toda clase de recursos, principalmente energéticos. (p.68)

Sobre la población coreana, Molero (2015) describió, “conocido como uno de los pueblos con menor diferencia étnica, racial y lingüística, Corea constituye una de las naciones más homogéneas del mundo” (p. 6).

La historia moderna de Corea puede resumirse en cinco hitos trascendentales: “El establecimiento del Imperio coreano (1897-1910), el Gobierno colonial japonés (1910-1945), la liberación del Japón (1945), los gobiernos militares de Estados Unidos y la Unión Soviética en Corea (1945-1948) y la guerra de Corea (1950-1953)” (National Geography Information Institute of the Ministry of Land, Infrastructure and Transport, 2019).

Corea de 1910 a 1945

La ocupación de Japón a la península de Corea dejó un legado colonial, según López et al. (2009), la ocupación japonesa (1910-1945) trasladó la autoridad de la aristocracia coreana a





una elite militar emanada de aquella naciente potencia. Aunque hubo diversas reacciones de rechazo a la presencia japonesa, estas no lograron articular una corriente unificada en pro de la independencia. (p. 118)

La península de Corea desde inicios del siglo XX se vio inmersa y dependiente de otros Estados.

Esta época significó también una relación con Japón en los diversos pasajes de la historia en que Corea heredó varias costumbres de cortes, palacios, riquezas y estatus de los reyes Joseon a pesar de las invasiones de que fue objeto. Empero, el 15 de agosto de 1945 se sacudió del yugo japonés con la derrota de estos en la II Guerra Mundial, pero la liberación no trajo el establecimiento de un gobierno coreano; los esfuerzos realizados con tan alto coste, en lugar de hermanar a los coreanos, dieron lugar a una separación entre los aliados de la Unión Soviética (Corea del Norte) y los aliados con EE. UU. (Corea del Sur), estableciendo como frontera artificial el ya tristemente famoso paralelo 38 (AKS, 2018, p. 29).

El 25 de junio de 1950 Corea del Norte efectuó una invasión a gran escala a Corea del Sur dando lugar a una guerra entre hermanos que duró tres años e incontables muertos, a la vez que se levantó una barrera entre el mismo pueblo que aún hoy en día no está superada, barrera política, ideológica y cultural difícil de superar a mediano plazo.

División de la península en la posguerra mundial

En retrospectiva, como consecuencia y resultado final de la II Guerra Mundial (1939-1945), los japoneses se repliegan de toda la península coreana: “se produce la rendición del Imperio japonés, la península quedó dividida por el paralelo 38, ocupada al norte por tropas soviéticas y al sur por tropas estadounidenses” (Caro Gaviria, 2014, p. 9). También lo resalta Fletcher Pérez (2017), “todo este nuevo proceso de reestructuración histórica y geopolítica que recién se iniciaba tras el periodo inmediato a la posguerra caracteriza al lapso de 1945 hasta 1950 como un periodo al que se le puede considerar como de transición” (p. 14), donde surge un nuevo conflicto denominado ‘Guerra Fría’, patrocinado por EE. UU. en defensa de la libertad y democracia y la URSS apoyando el comunismo. Por lo tanto, no solo se competía por la capacidad y el poder bélico como un medio, sino por la expansión ideológica que era el fin, dividiendo el mundo bajo el concepto del capitalismo y comunismo (Romero de la Rosa, 2016).

La Guerra Fría se caracterizó por el enfrentamiento de los dos poderes (Meléndez Camargo, 2014) “sin llegar a una confrontación agresiva directa, ya que tenían bajo su control a varias naciones que actuarían a nombre de ellos o peor aún, definirían sus problemáticas locales en sus tierras y con su gente” (p. 206).

Siguiendo la crónica de Florencia Grieco (2019), en la actualidad se representa la península coreana como “la última frontera de la Guerra Fría”, donde se esgrime una tensa calma





de las últimas dinastías comunistas y de uno de los países más significativos del capitalismo asiático moderno después de más de siete décadas cuando inició su fragmentación geográfica, política, ideológica y social. Corea era una sola, concebía más al imperialismo que su división después de 35 años de sometimiento japonés, que al finalizar la II Guerra Mundial y ante la caída del Imperio del Sol Naciente, Corea volvió a quedar en manos foráneas ante la ausencia de un gobierno organizado que ya existía en el exilio; además, se vislumbraba el apetito de EE. UU. y de la URSS, cuando acordaron durante la conferencia de Potsdam³ repartirse la península en mitades con el paralelo 38 como línea de separación, que identificaban al capitalismo y al comunismo con sus líderes locales, Syngman Rhee, en el sur, y Kim Il Sung, en el norte.

Actualmente, dos países con una historia, etnia y lengua prácticamente idéntica han tenido un progreso tan desigual y hasta opuesto; además, actualmente los vínculos cercanos a occidente generan no solo suspicacias sino complejidad en su evolución y desarrollo.

Invasión a Corea del Sur e inicio de la guerra

El 25 de junio de 1950 el ejército popular norcoreano compuesto por cerca de un centenar de miles de hombres y con el respaldo soviético, sorpresivamente cruzó el paralelo 38⁴, violando así la soberanía de Corea del Sur país reconocido por las Naciones Unidas y determinando así el inicio de la cruenta guerra de Corea. Confiados en tomar la península en tres semanas, la situación se prolongó por tres años (Insua, M. C., 2016, p. 2).

Los Estados Unidos se pronunciaron de inmediato y el presidente Truman, mediante referendo del Congreso, ordenó de manera urgente asistencia militar ordenando al General Douglas MacArthur apoyar a Corea del Sur con los medios militares disponibles; de manera paralela, se convocó la intervención del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, para

³ Tratado de Potsdam (*Potsdam Agreement 1945*), llamado también Convenio de Potsdam, firmado el 2 de agosto del año 1945 en Potsdam, cerca de Berlín por los líderes de EE. UU., Gran Bretaña y la Unión Soviética cuyo objetivo primario era decidir sobre el destino de Alemania nazi, pero en realidad se predicaron intereses previos discutidos en Yalta sobre la distribución territorial e influencia de las nuevas potencias sobre los países en el mundo, ya que habían aflorado divergencias ideológicas y las ambiciones nacionales irreconciliables llevando el fin a la Gran Alianza y al inicio de la guerra fría. La partición de Corea no fue la excepción, tres años después, el 15 de agosto y el 9 de septiembre de 1948, respectivamente, las dos Coreas proclamaron su existencia como países independientes, pero con influencias opuestas.

⁴ Entre los años 1910-45 la península de Corea estuvo bajo control de Japón. Finalizada la Segunda Guerra Mundial en Europa el triunfo sobre los nazis y en el Pacífico con la derrota de Japón, Corea quedó repartida entre la URSS y los EE. UU. acordando en el paralelo 38. En la conferencia de El Cairo el 1 de diciembre de 1943 China de Chiang Kai-shek reconocía el derecho de Corea a recuperar la soberanía al fin de la Guerra, después en julio de 1945 en Potsdam lo confirmaron ya con participación de URSS, más tarde en la Conferencia de Moscú determinaron que la independencia coreana no sería inmediata sino tutelada por los aliados; empero el conflicto del Pacífico sin finalizar, EEUU hizo el pedido a URSS para abrir un frente contra Japón antes del fin de la guerra, situación que determinó la presencia rusa en la Manchuria y el general MacArthur propuso a los soviéticos “provisionalmente” que al norte del paralelo 38 presenciaran la rendición japonesa y EE. UU. lo propio al sur del paralelo. La dinámica política futura de los líderes coreanos determinaron su afecto ideológico que terminó en la Guerra Fría a partir del paralelo 38 (Giné Daví, s. f.).





exigir la retirada de las tropas de Corea del Norte, pidiendo apoyo de los miembros para hacer frente a este conflicto (Barbosa, 2012). Mediante Resolución 84 de 1950, Cargo de agresión contra la República de Corea (7 de julio), las fuerzas militares de los países miembros de las Naciones Unidas quedaban “a la disposición de un mando unificado bajo la autoridad de los Estados Unidos” (Caro Gaviria, 2014, p. 16).

Según Marchant (1987, p. 4), a partir del 5 de julio de 1950 los aliados presentaban muchas dificultades y su campaña fue defensiva en retirada, comenzando así una ofensiva norcoreana de desgaste. A partir del 15 de septiembre el general Douglas MacArthur lanzó una exitosa ofensiva desembarcando refuerzos de 40.000 tropas en Inchón, para el 28 de septiembre recuperan Seúl y lanzan una contraofensiva cerca de Pusan cortando las líneas de suministro comunista, obligándolos a replegarse al paralelo 38 y, para el 1 de octubre cruzan el paralelo llegando el 19 de octubre para tomar la capital norcoreana Pyongyang. La ofensiva aliada llegó a la frontera china sobre el río Yalu, sin embargo, a partir del 26 de octubre sobrevienen varias contraofensivas chino-norcoreanas hasta la línea de Seúl y en adelante la guerra continental se planteó por parte de los chinos como una guerra de posiciones con falta de movilidad (p. 5) y, los aliados con un importante apoyo a sus flancos por parte de las fuerzas navales (p. 8).

Resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

Es preciso anotar que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas es un órgano cuya función primordial es mantener la paz y la seguridad; por lo tanto, tiene un poder especial en el Sistema de las Naciones Unidas, dado por la Carta de las Naciones Unidas y está integrado por cinco miembros permanentes y diez elegidos bianualmente.

La Asamblea General de Naciones Unidas, mediante la Resolución 195 (III) de 12 de diciembre de 1948, reconoció al Gobierno de Corea del Sur y creaba una comisión para que realizase buenos oficios para la unificación de Corea, así como de las fuerzas de seguridad, lo que todavía está pendiente (Asamblea General, s.f.); mientras que Corea del Norte con el liderazgo de Kim Il-sung creó un régimen que todavía perdura, además que adoptó también su constitución en agosto de 1948 proclamando el 9 de septiembre la República Popular de Corea, reconocida en octubre por la URSS como único gobierno legítimo de Corea, su líder Kim Il-sung había sido patrocinado desde hacía tiempo por los soviéticos. Esta pugna condujo a la invasión del norte a Corea del Sur sobrepasando el paralelo límite en junio 25 de 1950.

El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, aprobó la participación y asistencia militar por parte de los países miembros, para el país agredido, esto a solicitud de los Estados Unidos a la Asamblea General y ante la ausencia voluntaria del delegado soviético.





Desde una perspectiva técnico-jurídica, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas⁵ constató, sobre la base del art. 39, capítulo VII -Sistema de Seguridad Colectiva-, que se había producido un quebrantamiento de la paz y, por lo tanto, se reunió para tomar la decisión de apoyar al país agredido. Curiosamente el delegado soviético no acudió al Consejo, lo cual facilitó la acción tomada, con base en el artículo 2.4 que prohíbe el uso o amenaza de uso de la fuerza en las relaciones internacionales, y para el caso se adoptaron medidas excepcionales (Pérez González, M., 1995, p. 63).

Las Naciones Unidas atendieron el conflicto de Corea como la primera prueba del sistema de seguridad colectiva, diseñado para evitar nuevas agresiones internacionales dadas las experiencias recientes y Corea fue el primer caso de activación de dicho sistema. El respectivo Secretario General de la ONU, el noruego Trygve Lie, determinó que fue una guerra declarada a las Naciones Unidas que requería de una acción policial contra el agresor.

Por medio de las resoluciones 82, 83, y 84 del 25 de junio de 1950, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas aprobó las medidas; en principio, que Corea del Norte pusiera fin de inmediato a la invasión, agresión y cese al fuego sobre Corea del Sur y el retiro de sus tropas al norte del paralelo 38 (Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, s. f.).

La Resolución 82 decide que este acto constituye un “quebrantamiento de la paz y pide la inmediata cesación de las hostilidades; invita a las autoridades de Corea del Norte a retirar inmediatamente sus fuerzas armadas al paralelo 38...” (Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, 1950a, p. 2). La resolución 83 “recomienda a los Miembros de las Naciones Unidas que proporcionen a la República de Corea la ayuda que pueda ser necesaria para repeler el ataque armado y restablecer la paz y la seguridad internacionales en la región” (Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, 1950b, p. 3). En este punto ya se va escalando la situación de lo diplomático a lo militar.

La Resolución 84 de las Naciones Unidas “recomienda a todos los miembros que proporcionen Fuerzas Militares, dichas fuerzas y dicha ayuda a la disposición de un mando unificado bajo la autoridad de los Estados Unidos, para usar a discreción durante las operaciones entre las fuerzas” (Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, 1950c, p. 3).

Igualmente, la Resolución 85 de las Naciones Unidas, del 31 de julio de 1950, “pide al Mando Unificado se sirva determinar en ejercicio de sus funciones, el socorro y la ayuda que necesita la población civil de Corea y organizar sobre el terreno la distribución de tales socorros y ayuda” (Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, 1950d, p. 3).

⁵ El Consejo de Seguridad tiene la responsabilidad primordial de mantener la paz y la seguridad internacionales. El Consejo de Seguridad tiene 15 miembros y cada miembro tiene un voto. De acuerdo con la Carta, todos los Miembros de la ONU convienen en aceptar y cumplir las decisiones del Consejo de Seguridad. Este es el único órgano de la ONU cuyas decisiones los Estados Miembros, conforme a la Carta, están obligados a cumplir.





Como bien se relató, entre las medidas principales estuvo convocar a fuerzas militares de los Estados pertenecientes a la ONU, varias naciones latinoamericanas se comprometieron a dar su apoyo militar, pero solamente Colombia contribuyó directamente con el envío de tropas y apoyo de unidades navales. Específicamente, Colombia mediante el Decreto 3220 del 23 de octubre de 1950, firmado por el presidente de entonces Laureano Gómez y sus ministros, ordenó en un primer momento destacar la fragata ARC “Almirante Padilla” a órdenes del Mando Unificado de las Naciones Unidas. Fueron 16 países de la organización recientemente creada, quienes participaron en la guerra (Wills, E., 1993, pp. 386-387).

Desarrollo del conflicto en el escenario marítimo

La configuración geográfica y los movimientos de tropas en la península determinaron que el dispositivo aliado (EE. UU. y las tropas de Naciones Unidas) recibiera un especial apoyo por los flancos de parte de sus fuerzas navales.

El análisis descrito por Marchant Ahumada (1987) ayuda a confirmar que EE. UU. previó en esta conflagración un objetivo limitado al evitar la confrontación nuclear, además que la aceptación final de la tregua y el armisticio satisfizo su objetivo político a la altura del paralelo 38 en que la URSS no alcanzaba ni puertos ni sus anheladas aguas cálidas, pero además garantizaba la integridad inicial de Corea del Sur y la disuasión para evitar una nueva aventura por parte de Corea del Norte y sus aliados. De igual modo, los soviéticos no estaban preparados para continuar la guerra de desgaste y solicitaron procazmente un cese al fuego a expensas de una soterrada paz, cuando en realidad sus posibilidades de éxito eran nulas; por demás, China no obtuvo ganancia alguna a pesar del empeño bélico y las mayores pérdidas en la guerra (Marchant Ahumada, 1987, pp. 8-9).

Como fue obvio, las bases ultramarinas, las bases en islas y en general en el área del Pacífico fueron replegadas y desmanteladas por EE. UU. y sus aliados una vez finalizada la II Guerra Mundial, pero quedaron algunos puntos de apoyo en Japón, Iwo Jima, Formosa (hoy Taiwán) y Okinawa, las cuales se usaron como bases de apoyo fijo, al igual que Hawái, sumándose varios grupos de apoyo móvil para el reabastecimiento en las operaciones, que entre otras situaciones nunca fueron atacadas, ni las unidades navales ni las bases de apoyo, y por lo tanto el flujo logístico fue ininterrumpido.

Para evitar escalar el conflicto al avance de las fuerzas de la ONU no le fue autorizado atacar lugares próximos a China ni a la Unión Soviética, pese a que en la conquista del norte se cruzó el paralelo 38 el día 2 de octubre de 1950 y el 19 ya se había tomado la capital norcoreana Pyongyang. Luego sobrevinieron sucesivas contraofensivas desde la margen del río Yalu por parte de las tropas chinas y norcoreanas al punto que llegaban nuevamente al margen de Seúl. Las operaciones se tipificaron como ‘Guerra de Movimientos’, donde los ejércitos se





atrincheraron, pero además para evitar un involucramiento de las tropas aliadas, la fuerza naval evacuó cerca de 105.000 tropas y refugiados civiles a través de Hungnam y Wonsan (Marchant Ahumada, 1987, p. 9).

Después de este evento, las operaciones de bloqueo e interdicción de las comunicaciones se orientaron a operaciones de engaño y distracción, igualmente operaciones de bombardeo naval y reconocimiento, mientras los comunistas orientaron el esfuerzo a la defensa de costas. A partir del inicio de conversaciones del armisticio, lo más significativo correspondió a operaciones de proyección, bloqueo económico y disuasión a la flota soviética apostada en Vladivostok; por otro lado, no se evidenciaron contraataques importantes, ya dicho, ante el empeño en defensa costera y de playas, y además de minado defensivo de puertos, lo cual fue efectivo (Marchant Ahumada, 1987, p. 10).

La capacidad del poder aéreo, probado desde la primera gran guerra, fue determinante en el apoyo aéreo y naval; empero en esta guerra no fue decisivo, pues pese a afectar las líneas de abastecimiento y retrasar los avances comunistas, no las aisló completamente del teatro operacional con bombardeo convencional, según lo previsto por el General MacArthur, por lo cual su deseo era hacer uso de artefactos nucleares. Sin embargo, el apoyo aéreo naval fue más efectivo por la flexibilidad que representaba, contrario al alto costo de operaciones aerotransportadas profundas al interior, que radicaba en el ingente apoyo y soporte requerido. (Marchant Ahumada, 1987, p. 11)

AMBIENTE REGIONAL Y NACIONAL EN LA POSGUERRA MUNDIAL

Influencias antes y después de la II Guerra Mundial.

El siglo XX se manifestó con cruciales revoluciones industriales a partir del maquinismo hasta la electrónica, con grandes avances científicos. Lo más significativo fue el crecimiento de la población y, obviamente, la aparición de nuevos conflictos. Fue el siglo de las comunicaciones que conectaron al mundo más rápidamente, se gestaron grandes confrontaciones bélicas mundiales, interestatales y locales, fue la época de los avances en materia de energías como la nuclear. Pero, en aspectos de la economía y el bienestar, en este siglo se evidenció la desigualdad y la pobreza, la aparición de la globalización y un viraje en el orden mundial de lo geopolítico a lo geoeconómico, además en lo político se sintió la caída de muchos regímenes socialistas.

La II Guerra Mundial (1939-1945) marcó en la historia de la humanidad imborrables cicatrices aun visibles; al final más de 50 millones de vidas perdidas y la consolidación de dos bloques políticos e ideológicos, el capitalista con Estados Unidos, Europa Occidental y la mayoría de Latinoamérica, y el comunista, a la cabeza de la URSS, con influencia en Europa del Este. La aparición de las armas de destrucción masiva nucleares marcó no solamente el inicio





de la Guerra Fría y los conflictos intermediados de las dos potencias, sino que además determinó un escenario apocalíptico y disuasivo para el futuro de la humanidad.

Un sumario sobre la región muestra que entre 1930 y 1945 Brasil fue gobernado por Getulio Vargas quien imprimió un carácter político específico de redemocratización que aún subsiste; aunque fue épocas de dictaduras como la de Leonidas Trujillo en la República Dominicana (1930-1961) o la de Somoza (1936-1979) en Nicaragua o la consolidación del Partido Revolucionario Institucional PRI de México. La búsqueda de identidad política trascendió entre autoritarismos, democracias y dictaduras, sostenida de una cercanía cultural y religiosa que dio vía a la futura teoría del Estructuralismo Latinoamericano⁶ en búsqueda de las respuestas al subdesarrollo de la región.

En lo doméstico, primaba la incapacidad de la institucionalidad gubernamental por mantener el orden nacional a pesar de contar con un cuerpo armado, aunque sin experiencia; solamente a partir de 1904 el presidente general Rafael Reyes Prieto promovió reformas significativas en cuanto al monopolio legítimo de la fuerza por parte del Estado y la creación de las escuelas de formación de las fuerzas y la Escuela Superior de Guerra, con apoyo de misiones militares extranjeras que trazaron un rumbo en el desarrollo militar y naval colombianos, especialmente para afrontar el conflicto con el Perú en 1932 siendo presidente Enrique Olaya Herrera y que en términos de Narváez Erazo (2022, párrafo 3):

Fue una batalla en la que Colombia ganó la guerra, pero perdió el territorio. De acuerdo con lo establecido en aquellos acuerdos, Colombia llegaba hasta el río Napo, pero luego de las confrontaciones y la firma del acuerdo de paz, el Estado cedió una importante zona a Perú. El conflicto dejó la adquisición de buques de guerra navales y fluviales [...] aspecto de vital importancia para un país carente absoluto de una Armada. (Wills, 1993, p. 315)

COLOMBIA, DE LA VIOLENCIA PARTIDISTA A LA PARTICIPACIÓN EN LA GUERRA DE COREA

Política exterior colombiana a mitad del siglo XX

En esta sección se contextualizarán factores que fueron trascendentales para el desarrollo de la política exterior colombiana en los años cincuenta. Como primera parte, se toma la guerra de los Mil Días que sucedió en Colombia de 1899 a 1903 dejando, según (Galeano David, 2009) “una estela de sangre con más de ochenta mil muertos, desastre económico que abrió más aun las puertas a la siguiente hecatombe que sufriría Colombia: la separación de Panamá” (p. 170). Para Colombia fue una gran pérdida de territorio que generaría potencialmente gran

⁶ Propuesta de la CEPAL (Bielschowsky, 2009, p. 175).





influencia regional y global. De hecho, para los Estados Unidos el canal de Panamá se convierte en un activo estratégico, dicho por (Bermúdez, 2010), “para dar cumplimiento a los intereses geopolíticos y económicos de la potencia que se estaba consolidando desde mediados del siglo XIX; en otras palabras, se continuaba con la Doctrina Monroe postulada por los gobiernos estadounidenses desde el año 1823” (p. 193).

El restablecimiento de las relaciones de Colombia con los Estados Unidos se dio paulatinamente, suspendidas ante los acontecimientos de la separación de Panamá; pero siendo presidente Marco Fidel Suárez se fortaleció su vínculo, desde entonces según Bermúdez (2010) “se acuñó la política de más larga tradición en la historia de las relaciones internacionales de Colombia, denominada la doctrina *Respice Polum* (Mirar hacia el norte), que indudablemente repercutió en las relaciones de Colombia con los demás países” (p. 102). Entre 1918 y 1921 se solidificaron las relaciones exteriores, ya que el presidente Suárez, caracterizado según Galeano David (2009) por su “raigambre conservadora y seminarista, ya había ejercido en la cartera de Relaciones Exteriores como Canciller en los gobiernos de Carlos Holguín y Miguel Antonio Caro” (p. 171).

*Doctrina Respice Polum*⁷

La doctrina *Respice Polum* no fue solo aplicada por el Gobierno del presidente Suárez, sino que tuvo su continuidad en los siguientes mandatos, descrito por Bermúdez (2010): “Pedro Nel Ospina (1922-1926) y Miguel Abadía Méndez (1926-1930) consideraron que Colombia debía simplemente asegurar la satisfacción de sus intereses económicos inmediatos, ampliación del comercio exterior y la consecución de créditos para la financiación de la modernización del país” (p. 102). Para mediados del siglo XX, Colombia se enfrentaba a diversos retos internos y externos, según lo sugiere Galeano David (2009) “en lo relacionado a su inserción en el sistema internacional, Europa se encuentra en proceso de reconstrucción luego de la catastrófica II Guerra Mundial y peor aún, los resentimientos del Tratado de Versalles avizoran un nuevo conflicto” (p. 171).

Se evidencia cómo esta doctrina fue transversal para los gobiernos venideros y es así como lo ratifica Bermúdez (2010) “el siguiente mandatario Alberto Lleras Camargo (1945-1946) le dio continuidad a la política centrada en el panamericanismo y al fortalecimiento de las relaciones económicas con Estados Unidos” (p. 204). La doctrina no fue aplicada solo por conservadores o liberales demostrado por Bermúdez (2010): “Después de dieciséis años de hegemonía liberal, Mariano Ospina Pérez (1946-1950) le devolvió el poder al Partido Conservador. Su gobierno se enmarcó en el comienzo de la Guerra Fría. La doctrina Truman impuso

⁷ Doctrina *Respice Polum*: significa “Mirar hacia el norte”, acuñada en el gobierno del presidente Marco Fidel Suárez (1918-1921) para evidenciar que la política exterior de Colombia se orienta hacia Estados Unidos y el establecimiento de las relaciones internacionales de Colombia durante el siglo XX.





el anticomunismo” (p. 202), por lo tanto, era la oportunidad de su aplicación en las relaciones internacionales del momento.

Nuevamente el *Réspice Polum* se convierte en guía de la política exterior colombiana y en este caso facilita una cercanía estratégica en el marco de la Guerra Fría. En señal de acercamiento real con Estados Unidos, el Gobierno de Laureano Gómez compromete la participación de militares colombianos en la guerra de Corea. (Trejos Rosero, 2011, p. 56)

Para esa fecha, Colombia mantenía una estrecha relación con el Gobierno de Estados Unidos y la participación en la guerra de Corea, menciona Caro Gaviria (2014) “también tuvo razones diplomáticas y políticas adicional a los factores económicos” (p. 19), pero más adelante reitera el mismo Caro Gaviria que su enfoque se respaldó “en la cercanía física con el país norteamericano y su necesidad de tener con este, unas relaciones comerciales sanas y justas” (p. 19). Por lo tanto, los gobiernos conservadores de Ospina y Gómez se sometieron a los EE. UU., al adherir al país al tratado TIAR⁸ en 1947 y al ya mencionado apoyo a la guerra de Corea a cambio de recibir asistencia militar.

La Doctrina Truman⁹

A mediados del siglo XX, y en plena Guerra Fría el mundo temía la posibilidad de encontrarse inmerso en otra guerra mundial. Reitera McMahon (2003) “Entre 1950 y 1958, la Guerra Fría se trasladó desde el centro de la política internacional a la periferia. Los norteamericanos y los soviéticos localizaron intereses económicos y psicológicos de crucial importancia en las zonas en desarrollo de Asia” (p. 99). Bajo este contexto internacional de polarización y pulso entre las dos superpotencias, como lo señala González Arana, et al. (2015): “se desata el primer conflicto bélico de la segunda posguerra; la guerra de Corea. La guerra en el lejano continente asiático” (p. 80).

En este conflicto internacional se probó que “la política exterior de Colombia a partir de mediados de siglo estaba enmarcada en una adhesión total a los Estados Unidos. Por decisión del presidente Laureano Gómez, el Ejército colombiano es el único en participar en el conflicto de la península coreana” (González Arana, et al., 2015, p. 81), y se reitera que también participaron tres fragatas de la Armada colombiana. De hecho, según Meléndez Camargo (2014) “Corea del Sur y del Norte, fue uno de los conflictos con más participación de países extranjeros en un solo territorio y, evidentemente, fue una confrontación casi directa entre los Estados Unidos y la Unión Soviética” (p. 201).

⁸ Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca.

⁹ Se refiere al dictamen doctrinal expuesto por el presidente de los EE. UU. Harry Truman en 1947. La denominada Doctrina Truman fue la primera expresión importante de la política norteamericana de “Contención” del comunismo durante la Guerra Fría y apoyar a las democracias libres ante el embate del comunismo.





Como balance final, menciona Meléndez Camargo (2014), “En el plano estrictamente militar, la guerra de Corea para Colombia significó el despliegue de poco más de cuatro mil hombres entre Infantería y Marina a tierras totalmente desconocidas y a una zona en que la guerra estaba en su punto máximo” (p. 229).

La participación de Colombia en la guerra de Corea no solo representó un compromiso internacional y gran desafío nacional e institucional, sino que coadyuvó y posibilitó la construcción de una nueva mentalidad tanto para el Ejército como en la Armada de Colombia, traducido en formación, reglamentación, modos de comportamiento, incorporación de esquemas operativos y de sistemas de autoridad.

Colombia y su compromiso con Naciones Unidas

Los difíciles momentos de la violencia interna a mitad del siglo contrastan con el compromiso político del gobierno colombiano en 1950 con las Naciones Unidas y los EE. UU., para apoyar la fuerza multinacional en defensa de Corea del Sur por la invasión de los comunistas de Corea del Norte. Fue muy polémica la decisión ante las condiciones sociales y de violencia que pervivían en el país, pero era una acción política anticomunista en otras latitudes y obviamente respaldado por el gobierno conservador del momento.

Colombia, como miembro fundador de la Organización de las Naciones Unidas, para 1948 no tenía relaciones diplomáticas con la Unión Soviética a raíz de su injerencia en los hechos del 9 de abril en Bogotá¹⁰. En 1950 el gobierno conservador de Laureano Gómez buscó una aproximación y reivindicación política y personal con los EE. UU. debido a su pasado incoherente respecto de su cercana filiación falangista en la II Guerra Mundial. Sin embargo, su rechazo ideológico al comunismo correlacionaba con su disposición del momento para luchar por “los ideales de la democracia y la libertad”.

En la carta del ofrecimiento colombiano de un batallón, el embajador de Colombia en EE. UU., Eduardo Zuleta Ángel, al secretario de Estado estadounidense, Dean Acheson, el 14 de noviembre 1950 manifestó:

el gobierno de Colombia coloca a disposición del Comando Unido un batallón de infantería, compuesto de aproximadamente 1.080 efectivos bien entrenados, sin apoyo de artillería, componente de las fuerzas regulares. Dicho batallón en la actualidad está equipado con una variedad irregular de armamento de infantería europeo y estadounidense. Sería necesario, entonces, que, antes de su partida hacia Corea, fuera dotado de las armas de la infantería de los Estados Unidos y entrenado en su uso. El gobierno de Colombia reconoce que contraerá la obligación de reembolsar al gobierno de los Es-

¹⁰ El 9 de abril de 1948, mientras se celebraba la IX Conferencia Panamericana en Bogotá, fue asesinado el líder liberal Jorge Eliécer Gaitán Ayala en hechos confusos de connotación ideológica alrededor de la naciente Guerra Fría. Esto desató disturbios y una ola de violencia en la ciudad que fue diseminándose en todo el país.





tados Unidos el valor del entrenamiento, el apoyo logístico y cualquier otra prestación que el batallón deba recibir. (Meléndez Camargo, 2014, pp. 221-222)

Colombia fue el único país de la región que envió tropas y unidades navales a la guerra de Corea entre 1951 y 1953, el Batallón Colombia en varios relevos con un total de 5.062 efectivos bajo el mando de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y con apoyo decidido de EE. UU. para detener el avance comunista de Corea del Norte. También fueron enviadas entre 1951 y 1955, las fragatas ARC “Almirante Padilla” y sucesivamente relevos con las fragatas, ARC “Tono” y ARC “Brión”, nuevamente y en segunda ocasión la ARC “Tono” y finalmente la ARC “Almirante Padilla”.

LA ARMADA NACIONAL Y SU PARTICIPACIÓN EN LA GUERRA DE COREA: EVOLUCIÓN DE LOS ACONTECIMIENTOS

La existencia de la Armada colombiana desde el nacimiento de la república ha sido un reto permanente, debido principalmente a circunstancias políticas, falta de recursos presupuestales y la poquedad en cuanto a conciencia marítima de la dirigencia y su población; esto no difiere de los sucesos de 1950 cuando el gobierno ha de disponer de un buque de guerra para unirse a las fuerzas multinacionales que lucharían en Corea, “tenía para ese momento solo tres barcos de guerra, dos destructores, el ARC “Caldas” y el ARC “Antioquia”, que para entonces ya no se encontraban técnica ni operativamente a son de mar para acometer dicha epopeya, y la fragata “Almirante Padilla”, que para noviembre de 1950 estaba ya de regreso en Cartagena”. (Serge, M., 2012, p. 6)

La unidad designada para participar en la Fuerza de Tarea Multinacional fue la fragata ARC “Almirante Padilla”, que bajo el mando del Capitán de fragata Julio César Reyes Canal inició su singladura el 1 de diciembre de 1950 en Cartagena y posterior al cruce del canal de Panamá llegó en la primera escala al astillero naval de San Diego para la adecuación y reparación que le permitiera desempeñarse en la guerra, como escolta de convoyes, patrullajes y bombardeos. (Serge, M., 2012, p. 8). Luego, tuvo una etapa de entrenamiento en guerra naval para operar como Fuerza de Tarea y zarpó después con destino a Japón para incorporarse a las fuerzas aliadas; de manera paralela, “el 15 de junio de 1951, unos meses después de que la “Almirante Padilla” llegara a Corea, el Batallón Colombia con 1061 hombres del Ejército nacional, había desembarcado en Pusan, a órdenes del Comando Superior de las Naciones Unidas” (Serge, M., 2012, p. 13).

Colombia participa en la guerra de Corea

Con base en el llamado de las Naciones Unidas el 28 de julio de 1950, Colombia da respuesta positiva finalizando el gobierno presidencial de Mariano Ospina Pérez (Barbosa, 2012, p. 76).





Es de resaltar que “Estados Unidos buscaba la más amplia participación latinoamericana, en tanto que ello mostraría el interés de Occidente y del ‘mundo libre’ para enfrentar al comunismo (...) esperaba una fuerza colectiva a través de la OEA, o fuerzas especiales de carácter nacional” (Atehortúa Cruz, 2008, p. 64). Colombia fue el único país de Latinoamérica en participar en la guerra enviando buques y tropas para hacer frente a la expansión ideológica en comento y la cooperación se formalizó disponiendo el envío de “(...) la fragata “Almirante Padilla”, destinada a patrullar aguas de Corea como parte de la VI Flota estadounidense y pocos días después el embajador Zuleta Ángel ofreció los servicios de un batallón de infantería” (Atehortúa Cruz, 2008, p. 65).

Esta importante decisión de Estado tomada por el presidente de turno, Laureano Gómez Castro, cuyo sustento era luchar contra el comunismo en pro de la defensa de la democracia, la libertad y el cristianismo, se materializó con Decreto 3230 de 1950 que dispuso la fragata “Almirante Padilla” a órdenes de las Naciones Unidas (Wills, E., 1993, p. 386) y con Decreto 3297 de 1950 la creación del Batallón Colombia número uno y comienzo de la cruzada internacional del ejército en Asia (Valencia Tovar, A., 1.993, p. 170).

Otras razones del compromiso de participar en el conflicto de Corea fueron de tipo económico, en la medida que se esperaba que esta decisión fomentara la inversión extranjera, sobre todo la americana, en territorio nacional. Por otro lado, se planteaba que, con la decisión tomada por el presidente Gómez, también buscaba congraciarse con los Estados Unidos ya que en su pasado apoyó el fascismo europeo (Meléndez Camargo, 2014, p. 215).

Existe de igual forma la idea de que la decisión fue parte de una “táctica gubernativa de asociar al comunismo con el Partido Liberal para restarle legitimidad política o como distractor en la difícil coyuntura interna” como lo dice Skladowska citado por Schroeder (2009, p. 19). De otra parte, se relaciona la participación en el conflicto coreano con la influencia que ejercieron los altos mandos militares, quienes gozaban para la época de un alto poder y buscaban la modernización del Ejército por medio de “la asistencia militar preferiblemente estadounidense” (p. 20). Una última razón, que además fue la razón oficial dada por el Gobierno nacional, la constituye la idea internacional de la lucha contra el comunismo en pro de la defensa de la democracia, la libertad y el cristianismo por la cual abogó Colombia.

Participación de la Armada de Colombia en la Guerra de Corea

El control marítimo en la guerra de Corea desde su inicio estuvo a favor de los EE. UU y la alianza de las Naciones Unidas, debido a la rápida reacción de sus unidades en la zona y la voluntad estratégica para hacerlo. La presencia de los portaaviones resultó ser un importante apoyo para las fuerzas terrestres en apuros al inicio de la invasión y ante la entrada de tropas chinas al conflicto; además la guerra terrestre aún era demasiado fluida para permitir la cons-





trucción de grandes aeródromos e implementar un control aéreo. Los bombarderos con base en Japón atacaron objetivos estratégicos, pero el apoyo táctico preciso que necesitaban las tropas terrestres solo podía ser proporcionado con poca antelación por aviones navales y bombardeo a las playas.

La marina de EE. UU. reactivó tres portaaviones de la clase Essex y los acorazados Missouri, Iowa y New Jersey que fueron puestos en servicio nuevamente para proporcionar apoyo de fuego masivo. Los portaaviones británicos Triumph, Theseus y el Glory and Ocean, se relevaron uno a uno. Además, la armada australiana contribuyó con el buque HMAS Sydney, los reemplazos y apoyo de unidades a la flota y fuerzas de tarea se iban dando a medida que evolucionaba el conflicto, la necesidad del apoyo de fuego y soporte de logística, así como el tipo de operaciones dentro del teatro de la guerra entre ellas las operaciones de proyección.

La verdadera aproximación y contacto del cuerpo terrestre armado colombiano con su homólogo estadounidense, se dio con la participación, entrenamiento y puesta en escena de nuestro país en la guerra de Corea. El primer aporte que realizó Colombia para contribuir con esta cruzada internacional, mencionado antes, fue el ofrecimiento de la fragata ARC “Almirante Padilla”, que fue aceptado rápidamente por el Departamento de Defensa estadounidense pensando en las capacidades de apoyo táctico, apoyo logístico, patrullaje y escolta para las embarcaciones americanas ya instaladas en Corea.

Contrasta el apoyo táctico de la unidad colombiana con la dimensión estratégica que significó para el país y la región su participación en el conflicto; esto debido al ingente nivel de tonelaje y capacidad naval extranjero, comparado con el heroico y decidido apoyo de las fragatas de la Armada de Colombia en la guerra.

Teniendo presente que la Resolución 84 del 7 de julio de 1950, creó el Comando Unificado de la ONU y dispuso que EE. UU. nombrara el comandante en jefe (Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, 1950c), que recayó en el experimentado General Douglas MacArthur; la realidad es que Colombia fue el único país de Latinoamérica que dio respuesta al llamado de la ONU que se concretó el 28 de septiembre de 1950 con la participación de la fragata ARC “Almirante Padilla”. Quizás la posición de otros países latinoamericanos era no sumarse a Estados Unidos en lo bélico, pero de una u otra forma cumplir con el TIAR en defensa de la democracia.

Cabe anotar que después de un año de operaciones se relevó el primer buque, el ARC “Almirante Padilla”: dos buques más fueron comprados a Estados Unidos ante las necesidades del Gobierno colombiano y en función de la guerra. La nueva unidad colombiana, la fragata ARC Tono con tripulación experta, parte trasladada de la ARC “Almirante Padilla” y nuevos tripulantes asumieron a partir del 1 de mayo de 1952 las operaciones en el área de guerra como escolta de los grupos de aprovisionamiento a las Fuerzas Navales de bloqueo y bombardeo en la





costa este de Corea tomando parte en acciones directas de combate hasta el 12 de noviembre de 1952, fecha en que fue relevada por la fragata ARC “Almirante Brión”; la fragata ARC “Tono” arribó a Cartagena el 7 de marzo de 1953 (Wills, 1993, p. 410).

En 1953 tuvo lugar el golpe de opinión contra el gobierno de Laureano Gómez, lo cual permitió que el General Gustavo Rojas Pinilla asumiera la Presidencia de la República. El General Rojas consintió la permanencia del Batallón Colombia en la península de Corea y las unidades de la Armada en el teatro naval coreano, ya que tenía claro la importancia de su participación, no solamente por las implicaciones de la decisión política respecto del relacionamiento internacional, sino del beneficio en materia de experiencia y capacitación profesional para el Ejército y las Fuerzas Navales.

El 27 de julio de 1953 se llevó a cabo la firma del armisticio entre las Coreas en Panmunjom, acordándose en términos generales la creación de una zona desmilitarizada que dividiera toda la península coreana, es decir con una extensión de 250 km. La llamada ‘tierra de nadie’ tiene una anchura de cuatro km a lo largo del paralelo 38, lugar conocido como la Zona Desmilitarizada.

No obstante, desde el 26 de marzo de 1954 nuevamente se encontraba en Yokosuka la fragata ARC Tono, comandada por el Capitán de Corbeta Jorge Taua Suárez en su segunda participación al área de operaciones, para continuar la misión asignada en el Grupo de Tarea de Bloqueo y Escolta sobre la costa oriental y occidental coreana, actividad que duró hasta mediados de abril de 1955, cuando fue relevada nuevamente por la fragata ARC “Almirante Padilla” comandada por el Capitán de corbeta Federico González cuya comisión final del buque y la Armada de Colombia se prolongó hasta el 15 de diciembre de 1955 (p. 389).

LA ARMADA NACIONAL Y SU PROYECCIÓN INSTITUCIONAL A PARTIR DE LOS RESULTADOS EN LA GUERRA DE COREA

Definitivamente la participación de la Armada de Colombia en la guerra de Corea ha tenido un impacto estratégico positivo en las relaciones comerciales y militares entre los dos países. Colombia, al ser el único país de Latinoamérica que participó en el conflicto con personal militar y naval, reviste una importancia histórica. Las relaciones exteriores mutuas se han fortalecido a lo largo del tiempo y se constituyen en la piedra angular de convenios, tratados y cooperación entre los dos países. La Armada de Colombia particularmente cuenta con dos unidades navales tipo corbeta construidas en Corea, además dos unidades tipo CPV-46 Patrullero de Costa de diseño colombiano pero construidas en el astillero coreano STX Offshore & Shipbuilding, así como el sistema de misiles superficie de las unidades tipo fragata y una importante presencia de intercambio académico y tecnológico.





Relaciones internacionales actuales entre Colombia y Corea del Sur.

El inicio de las relaciones entre Colombia y Corea del Sur tiene precedente en 1950 con la ayuda y apoyo militar brindado por Colombia en la guerra, bajo la premisa ideológica de los dos países. Siguiendo a Medina Salazar (2018), “basados en la defensa de la independencia y soberanía de los pueblos, y la consecución de la libertad sobre toda forma de opresión y tiranía destructiva” (p. 32), lo cual se consolidó en adelante y lo menciona Caro Gaviria (2014), “Colombia y Corea del Sur han forjado una estrecha amistad que data de la década de 1950 desde la participación de Colombia en la guerra de Corea. Para el 10 de marzo de 1962 se formalizaron los vínculos diplomáticos” (p. 30.); cuando también se efectuó la apertura de las embajadas en Seúl y la correspondiente en Bogotá, significando sendos mecanismos de cooperación y fortalecimiento de las relaciones entre los países. En 1987 el presidente colombiano Virgilio Barco fue de visita protocolaria por primera vez.

La relación comercial reviste gran interés especialmente para Colombia y dicho por Medina Salazar (2018) “Corea del Sur cobra gran importancia teniendo en cuenta que es el primer vínculo con el continente poseedor de la economía más dinámica del mundo; por lo tanto, el país dispone de total colocación para estrechar vínculos con ese continente” (p. 33); además, la búsqueda de Colombia en materia de inversiones y consolidar la iniciativa para integrar al país en la región Asia Pacífico. Por ende, la relación entre Colombia y Corea del Sur ha sido sólida y estratégica, fortaleciéndose en temas y acuerdos culturales, comerciales, de cooperación académica y apoyo en los organismos multilaterales y visitas oficiales (Caro Gaviria, 2014, p. 30). A partir de 1962 ambos países han firmado pactos y tratados entre varios el de la Asociación Estratégica de Cooperación entre Colombia y Corea acordado en 2012, cuyo rédito ha sido el fortalecimiento de las relaciones bilaterales en los campos económico, académico y cultural; sin dejar de mencionar el Tratado de Libre Comercio entre las dos naciones entrado en vigor en febrero de 2016.

Por el lado de Corea del Sur, considera a Colombia como uno de los socios estratégicos para la cooperación en América Latina. Las relaciones entre estos dos países ha trascendido también al campo militar; el gobierno coreano ha mostrado interés en los temas de defensa y cooperación en asuntos militares en Colombia, materializándose en la suscripción de una serie de memorandos de entendimiento entre los Ministerios de Defensa, el primero en 2008, base para la compra, recepción y desarrollo militar, que “contempla actividades como la venta de armamento, el intercambio de información y materiales relacionados con la consecución, producción, mantenimiento y prueba de artículos de defensa” (Caro Gaviria, 2014, p. 34).





Principales acuerdos de cooperación militar entre Colombia y Corea del Sur

Con relación a la Armada de Colombia, los acuerdos de cooperación militar entre Colombia y Corea del Sur han sido estratégicos y de gran beneficio. El objetivo de estos acuerdos ha respondido a fortalecer la cooperación militar, investigación, tecnología y modernización de las unidades navales. Los acuerdos y memorandos de entendimiento firmados en los años 2008, 2010, 2011 y 2015 entre el Ministerio de Defensa de Colombia y el Ministerio de Defensa de Corea del Sur se han materializado con la recepción por donación de dos corbetas, construcción de patrulleras de mar, compra de sistemas de misiles superficie-superficie para las unidades tipo fragata y corbeta, transferencia de tecnología, cooperación en educación y entrenamiento entre otros.

La materialización de los acuerdos entre Colombia y Corea del Sur hace referencia al suministro de unidades y sistemas de armas nuevos y en uso por la Armada de Colombia, correspondiendo adquisición por donación de las corbetas ARC “Nariño” y ARC “Almirante Tono”; construcción en Corea con diseño de COTECMAR de las Patrulleras de Mar ARC “Punta Soldado” y ARC “Punta Ardita”, y compra de los Sistema de Misiles Superficie C-Star.

CONCLUSIONES

La guerra de Corea significó el primer enfrentamiento intermediado, indirecto y limitado que surgió de la Guerra Fría, y desde el ámbito geopolítico y estratégico global fue determinante en cuanto a la importancia dada por los bloques en conflicto. Sin embargo, desde 1953 y aún finalizada la Guerra Fría, hoy persiste el enfrentamiento ideológico en torno al armisticio con consecuencias diferenciales. Para Corea del Norte un régimen comunista, cerrado y dictatorial con desarrollos bélicos y nucleares, y para Corea del Sur un país democrático con un modelo capitalista, situándose entre las diez economías más prósperas del planeta.

La participación de Colombia en la guerra no solo le permitió un acercamiento con la nación más poderosa del mundo, EE. UU., sino con países como Corea del Sur que ha agradecido históricamente el apoyo que redundó en fortalecimiento de las relaciones internacionales bilaterales, apoyo tecnológico y naval militar.

La participación operacional en la guerra de Corea del Ejército colombiano y de la Armada Nacional demostraron a las Naciones Unidas, EE. UU. y Corea del Sur el cabal cumplimiento de un compromiso y el valor militar en su momento. Para el país fue meritoria su participación con tropas y unidades navales como única representación latinoamericana, en apoyo y defensa a la paz y democracia mundial.

La participación de la Armada de Colombia en la guerra de Corea fue heroica y reconocida por el comandante de las Fuerzas Aliadas en Corea y en el inconsciente colectivo de los





coreanos que vieron en los soldados y marinos colombianos, arrojo, valentía, tenacidad, profesionalismo y entrega a la defensa de los ideales.

Para la Armada de Colombia el aprendizaje fue determinante por la estatura profesional de las tripulaciones que se sobrepuso a la escasez de material y de equipos, dados los costos relativos frente a los ingresos presupuestales que recibía la institución; con el relativo apoyo de EE. UU., el interés político doméstico y la visión de los comandantes se estructuró la Fuerza Naval hacia el futuro.

Para Colombia y explícitamente para la Armada, su participación en el dominio marítimo durante la guerra de Corea significó una importante oportunidad para crecer técnica y profesionalmente en operaciones de una guerra regular; además evidenció la importancia de la marina ante el país y su dirigencia que por lo general ha demostrado falta de voluntad en su política sobre los temas marítimos y navales.

Fue el interés de la política del momento el que generó el compromiso ante los Estados Unidos y las Naciones Unidas para participar en la guerra de Corea, lo cual a mediano y largo plazo favoreció al Estado y a su Armada, particularmente, ya que se fortaleció en sus capacidades y estructura.

La participación de Colombia en la guerra de Corea fue un hito que marcó el inicio de las relaciones bilaterales entre estos dos países; una relación que a lo largo del tiempo se ha venido fortaleciendo, plasmada con el agradecimiento y reconocimiento del pueblo coreano a los veteranos de Colombia y la diversidad en acuerdos comerciales, económicos, educativos y militares.

Por lo demás, en su momento Colombia pudo adquirir equipos navales y sistemas de armas a precios adecuados que sirvieron para forjar el conocimiento, en el desarrollo de operaciones de proyección.

La Armada de Colombia cuenta actualmente con dos unidades navales coreanas tipo corbeta donadas de segunda mano y se han adquirido sistemas de armas navales fabricados en Corea del Sur. Por otro lado, es muy activo el intercambio académico y de conocimiento técnico que, además de fortalecer los lazos de fraternidad entre los países, brinda la oportunidad de obtener mayores capacidades navales de un país con altísimos estándares de desarrollo y tecnología naval.





Referencias bibliográficas

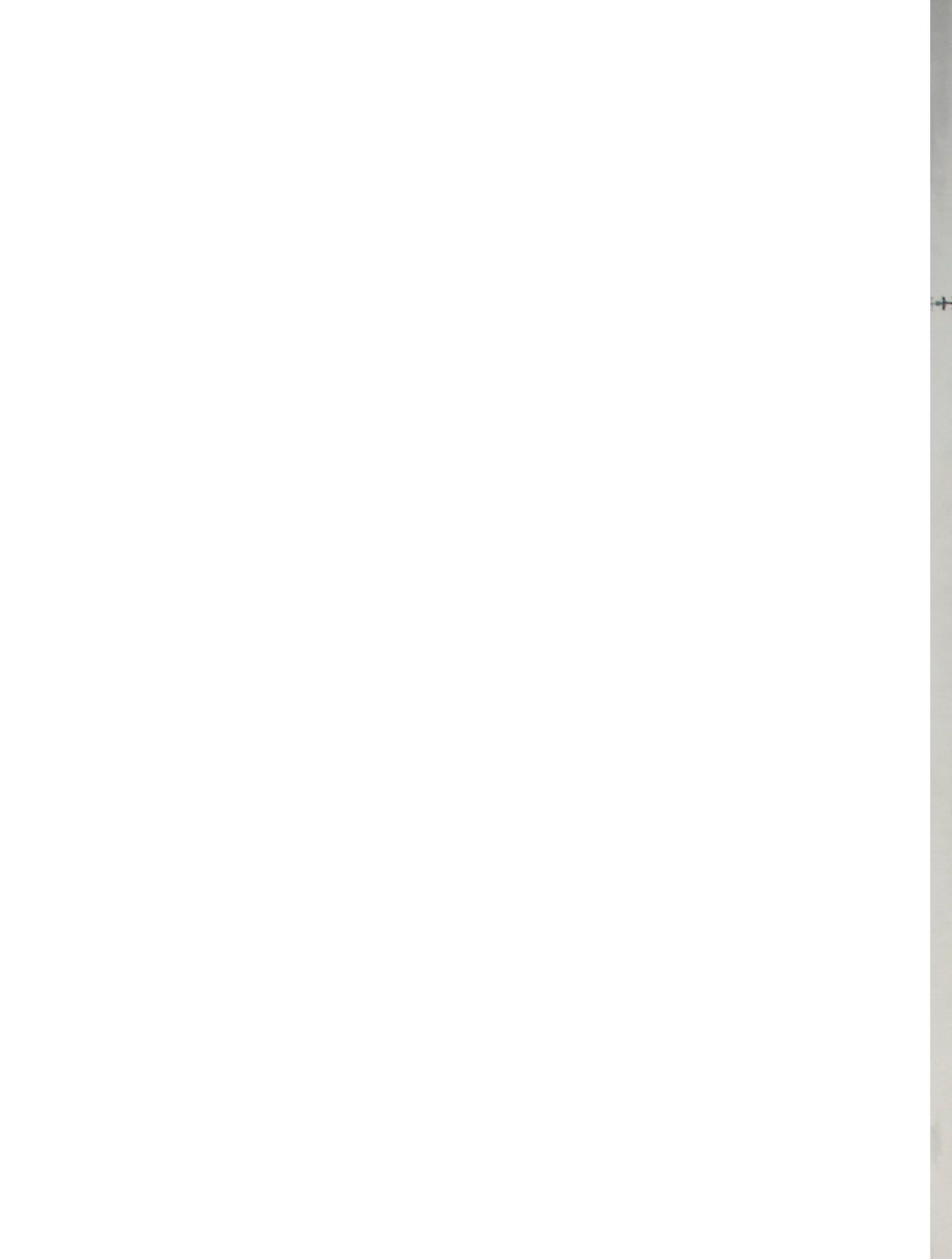
- AKS. (2018). *Corea en el Mundo*. The Academy of Korean Studies. <https://n9.cl/q1pvq>
- Asamblea General. (s.f.). *El problema de la Independencia de Corea, Resolución 195 (III)*.
- Astor, P. (2015). *Comprender la Península Coreana: una historia de unión y división* [Tesis de trabajo de Fin de Grado]. Universidad Pontificia Comillas. <https://n9.cl/3ba7q>
- Atehortúa, A. (2008). Colombia en la guerra de Corea. *Revista Folios*, 27, 63-76. <https://n9.cl/k31dy>
- Barbosa, F. (2012). Colombia y Corea: un camino sin recorrer. *Revista Análisis Internacional (Cesada a partir de 2015)*, 1(6), 12. <https://n9.cl/tmv7c>
- Bermúdez, C. (2010). *La doctrina réspice Polum (“Mirar hacia el norte”) en la práctica de las relaciones internacionales de Colombia durante el siglo XX*. *Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, (12), 189-222. <https://n9.cl/mwyt4>
- Bielschowsky, R. (2009). Sesenta años de la Cepal: Estructuralismo y neoestructuralismo. *Revista CEPAL*, (97). <https://n9.cl/60rzx>
- Caro, D. (2014). *Influencia de la participación de Colombia en la guerra de Corea en el establecimiento y desarrollo de las relaciones bilaterales* [Trabajo de Grado]. Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario. https://doi.org/10.48713/10336_8964
- Centro de Doctrina Conjunta de las Fuerzas Militares de Colombia (CEDCO). (2018). *Manual Fundamental Conjunto MFC 1-0: Doctrina Conjunta*. Escuela Superior de Guerra. <https://doi.org/10.25062/MFC10>
- Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. (s. f.). *Resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en 1950*. <https://n9.cl/8inpw>
- Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. (1950a). *Resolución 82 de 25 de junio de 1950*.
- Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. (1950b). *Resolución 83 de 27 de junio de 1950*.
- Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. (1950c). *Resolución 84 de 07 de julio de 1950*.
- Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. (1950d). *Resolución 85 de 31 de julio de 1950*.
- Fletcher, C. (2017). *Estudio histórico del conflicto de la península de Corea (1950–1953)*. [Tesis de especialización]. Escuela Superior de Guerra Tte. Grl. Luis María Campos. <https://n9.cl/7q0ty>
- Galeano, H. (2009). Política exterior colombiana; nacimiento y evolución del réspice polum. *Económicas CUC*, 30(1), 167-174. <https://n9.cl/wir3ke>
- Giné, J. (s.f.). *El 15 de agosto de 1945: La injusta división de Corea*. <https://n9.cl/3nkd7>
- González, R., Galeano, H., Trejos, L. (2015). Estados Unidos en la política exterior colombiana: ¿Aliado incondicional? *Económicas CUC*, 36(1), 79-106. <https://n9.cl/dgizf>
- Grieco, F. (2019, 5 de marzo). La última frontera de la Guerra Fría. Nueva Sociedad | Democracia y política en América Latina. *Nueva Sociedad*. <https://n9.cl/ti52h>
- Insua, M. (2016). *Una guerra inolvidable: el conflicto de Corea y su cobertura mediática*.
- López, J., Castilla, A., Escalona, A., & León-Manríquez, J. (2009). *El rompecabezas coreano de la posguerra: Legado colonial, liberación, división y guerra (1945-1953)*.
- McMahon, R. (2009). *La Guerra Fría. Una breve introducción*. <https://n9.cl/uqphxw>
- Marchant, C. (1987). La guerra de Corea. *Revista Marina*.
- Medina, J., y Sandoval, K. (2018). *Relación Cultural Colombia-Corea del Sur con Miras a Afianzar Futuras Relaciones Comerciales y de Negociación* [Monografía] Universidad del Bosque. <https://n9.cl/w4k9w>
- Meléndez, J. (2014). Colombia y su participación en la guerra de Corea: Una reflexión tras 64 años de iniciado el conflicto. *Historia y Memoria*, (10), 199-239. <https://n9.cl/hpree>





- Narváez, J. (2022, 25 de marzo 25). Putumayo conmemora 89 años del conflicto colombo-peruano y la Batalla de Güepí. *Radio Nacional de Colombia*. <https://n9.cl/q4o94>
- National Geography Information Institute of the Ministry of Land, Infrastructure and Transport. (2019). *The National Atlas of Korea*. <https://n9.cl/npr05p>
- Pérez, M. (1995). Las Naciones Unidas y el mantenimiento de la paz: cincuenta años de esfuerzos. *Cuadernos de Historia Contemporánea*, (17), 61-78. Universidad Complutense.
- Rivera, S. (2018). La Armada Nacional y la autoridad marítima en Colombia: Hacia una autoridad acuática integral. En Uribe-Cáceres, S. (Ed.), *El Estado y el Mar Relaciones con el Poder Marítimo, el Poder Naval y el desarrollo nacional*, 253-280. Escuela Superior de Guerra. <https://doi.org/10.25062/9789585625242.08>
- Romero de la Rosa, A. (2016). *La guerra de Corea: el conflicto vivo de la Guerra Fría* [Tesis de pregrado]. Universidad de Zaragoza. <https://n9.cl/ar684>
- Sánchez, G. (1983). Corea del Sur, reflexiones político-estratégicas. *Revista Marina*. <https://n9.cl/d1fqp>
- Serge, M. (2012). *El 'Almirante Padilla' en Corea: Una crónica del legendario buque de la Armada Nacional de Colombia*. <https://n9.cl/skm2r>
- Schroeder, C. (2009). *La influencia de la participación de Colombia en la guerra de Corea en la construcción de la nueva mentalidad del Ejército nacional entre 1951 hasta 1982* [Tesis de grado]. Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario. <https://n9.cl/wyuvch>
- The National Atlas of Korea. (2017). Mapa de la península de Corea. En *National Geography Information Institute*. <https://n9.cl/v8ym6>
- Trejos, L. (2011). Colombia y los Estados Unidos en los inicios de la Guerra Fría (1950-1966) «Raíces históricas del conflicto armado colombiano». *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, (15), 47-74. <https://n9.cl/05tab>
- Valencia, A. (1993). Colombia en la guerra de Corea, (Ed.). S., Calderón, *Historia de las Fuerzas Militares de Colombia*. Planeta.
- Wallace, A. (2013, 24 de julio). Los soldados colombianos que combatieron en la guerra de Corea. *BBC Mundo*. <https://n9.cl/y1ul>
- Wills, E. (1993). Participación de la Armada en el conflicto de Corea, (Ed.). S., Calderón, *Historia de las Fuerzas Militares de Colombia*. Planeta.







Buques de la Fuerza Submarina y de la Fuerza de Superficie realizando operaciones navales en mar abierto.

Fuente: Armada de Colombia.



CAPÍTULO VI

LA MODERNIZACIÓN DE LA ARMADA

ARRIBAN LOS SUBMARINOS Y LAS CORBETAS¹

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287602465.06>

MANUEL FERNANDO AVENDAÑO GALVIS*
LUIS CARLOS JARAMILLO PEÑA**
HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ***

Resumen

El arribo de los submarinos a la Armada de Colombia en 1974 y 1975 evidencia una nueva dimensión del Poder Naval colombiano y la caracterización de una disuasión creíble y efectiva de la Armada de Colombia en el escenario regional. La modernización de la Armada de Colombia durante la década de los años ochenta con la adquisición de cuatro modernas y polivalentes corbetas misileras tipo FS-1500 constituye uno de los saltos tecnológicos y estratégicos más importantes para el desarrollo operativo de la flota naval. Tanto los submarinos y las corbetas (catalogadas posteriormente como fragatas ligeras dadas las nuevas características adquiridas), como las unidades estratégicas del poder naval colombiano, actualizadas y repotenciadas al presente con horizonte de proyección operacional de aproximadamente veinte años, estabilizan y garantizan el balance de la Flota Naval colombiana.

Palabras clave: Armada de Colombia, corbetas, modernización, tecnología, submarinos.

Introducción

¹ Capítulo de libro resultado del proyecto de investigación “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - II Fase”, del grupo de investigación “Masa Crítica”, de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, categorizado A1 por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (MinCiencias) y registrado con el código COL0123247. Los puntos de vista y los resultados de este capítulo pertenecen a los autores y no reflejan necesariamente los de las instituciones participantes.

* **Almirante (R)**. Ex Comandante de la Armada de Colombia. Ex Comandante y fundador de la Flotilla de Submarinos. Ex Gerente del Proyecto Base Naval ARC “Málaga”. Ex Comandante de la Fuerza Naval del Caribe. Ex Director de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”. Contacto: mavendanogal@gmail.com

** **Contralmirante (R)**. Magíster en Ingeniería Eléctrica del Naval Postgraduate School (NPS). Ingeniero Naval de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”. Docente en la Escuela Naval de Cadetes y en la Escuela Superior de Guerra. Ex Jefe de la Comisión Inspectorada de Colombia ante el astillero Howaldtswerke-Deutsche Werft (HDW) para la construcción de las corbetas misileras FS-1500. Contacto: luiscarlosjaramillo1@gmail.com

*** **Capitán de Navío (R)**. Magíster en Relaciones y Negocios Internacionales de la Universidad Militar Nueva Granada. Especialista en Administración Financiera de la Universidad Escuela de Administración de Negocios (EAN). Ingeniero Naval Electrónico y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”. Docente e Investigador en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. ORCID 0000-0003-6070-4028. Contacto: mauricio.rodriguez@esdegue.edu.co





En las décadas de 1960 y 1970, el escenario regional y hemisférico marítimo se encontraba en plena efervescencia dentro del sistema internacional, entre otros, por la declaración del presidente Harry S. Truman, relacionada con los derechos sobre los recursos naturales y la plataforma continental en beneficio de EE. UU.; la declaración de Santiago sobre Zona Marítima de agosto de 1952, que reivindicaba un mar territorial de 200 millas y un plataforma continental de igual extensión como patrimonio de los Estados ribereños declarantes Chile, Perú y Ecuador. Las conferencias sobre el Derecho del Mar de 1958 y 1960 y la Declaración de Principios que regulan los Fondos Marinos y Oceánicos y su Subsuelo Fuera de los Límites de la Jurisdicción emitida en 1970 por las Naciones Unidas, habían despertado en el sistema internacional contemporáneo un interés inusitado por la definición del régimen jurídico del mar y las discusiones y reclamaciones por diferentes países obligó a las Naciones Unidas a convocar la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar.

En el escenario regional, los países entendieron el momento histórico y Colombia no fue la excepción. Para controlar el mar había que definirlo y el ejercicio de su control requiere de una marina de guerra o poder naval relevante en defensa de los intereses de la nación. La experiencia histórica del conflicto con el Perú por el trapecio amazónico había tomado por sorpresa al país y sin una marina de guerra que pudiera defender la integridad territorial del Estado. Colombia con la voluntad política de su clase dirigente, particularmente de los presidentes Carlos Lleras Restrepo, Alfonso López Michelsen, Misael Pastrana Borrero, Julio Cesar Turbay Ayala y Belisario Betancur Cuartas, que aparte de fortalecer la flota naval, desarrollaron una avanzada agenda diplomática bilateral para definir los espacios marítimos y limítrofes tanto en el Caribe como en el Pacífico, lográndose al final establecer nueve límites y fronteras azules, incluida la pendiente definición de límites marinos y submarinos con Venezuela.

Tal situación excepcional de la política exterior y de intereses del Estado colombiano requería, en consecuencia, de una flota naval con las capacidades y potencialidades para un ejercicio de poder naval disuasivo y creíble, dando paso a una modernización de la estructura de fuerza naval en la medida de las posibilidades presupuestales.

Autores como Bartlett et al. (1985), en su obra *El arte de la estrategia y el planeamiento de fuerzas*, con el Modelo Bartlett, señalan que es posible observar la interacción de los conceptos, que denominan variables claves, comenzando por analizar en los más altos niveles como los objetivos nacionales permanentes o intereses nacionales, dentro de la gran estrategia, para el caso de los fines u objetivos, estos pueden tener diversos niveles para los planificadores/estrategas.

A finales de la década de 1970, en la Armada de Colombia, con excepción del ARC “7 de Agosto” y el ARC “20 de Julio” de construcción en astilleros suecos en la década del 50, sus buques capitales correspondían a buques de guerra (en reserva) de EE. UU., en préstamo





al Gobierno colombiano, que para la época eran demasiado anticuados y desactualizados para ejercer un poder naval disuasivo y creíble.

Anticipándose a la teoría del método Bartlett, la modernización naval inició con el arribo de los submarinos oceánicos en los años 1974 y 1975, siguiendo el derrotero trazado en la Política Naval de 1968, establecida por el entonces comandante de la Armada Nacional, Contralmirante Jaime Parra Ramírez, quien entre una de sus pautas, dispone que se debía hacer un esfuerzo para incrementar el poder naval de la nación, debido a la vejez de las unidades de superficie en préstamo por Estados Unidos y con un horizonte de renovación de gran dificultad e imposibilidad de reemplazar la flota. Una de las opciones fue la de considerar como solución relevante a corto y mediano plazo la adquisición de unidades submarinas.

Tal ejercicio de modernización y adquisición se materializa en la implementación del Plan “Tritón” que compendió en conjunto el Plan “Cosmos” y el Plan “Tridente”, que dan vida a la Fuerza Submarina como tercera dimensión del poder naval de la Armada de Colombia.

A principios de los ochenta, se hace perentorio como política naval renovar la flota de superficie con unidades que permitieran un real y efectivo poder naval, con una estratégica fuerza naval de superficie de la nación conforme los requerimientos y realidades de la defensa y seguridad nacionales. Para esto toma cuerpo la necesidad de que la Armada de Colombia lleve a cabo el Plan “Neptuno”, que consistió en la adquisición de cuatro corbetas de guerra y la reparación de dos submarinos oceánicos que existían desde la década anterior. Adicionalmente, se proyectó la adquisición de dos buques oceanográficos, que eran considerados esenciales para el desarrollo de la investigación científica marina que había emprendido la institución con voluntad e interés estratégico desde la década de 1960. Los seis buques fueron construidos y adquiridos en astilleros de Alemania Federal en su momento, representados en el país por la firma Ferrostaal de Colombia SAS.

Para el desarrollo del presente capítulo sobre el proceso de modernización de la flota naval y proyectos asociados, se parte de lo general a lo particular y se emplea el método descriptivo-cronológico, reseñando hechos y sucesos particulares de la historia de la Armada de Colombia, a partir de la década de los años setenta, cuando se da un salto tecnológico y estratégico que llevó a la Armada a otros estadios de modernidad y desempeño operacional, con la construcción y adquisición de nuevas capacidades, para el mantenimiento y ejercicio de la seguridad y defensa nacionales.

Se consultan fuentes primarias documentales publicadas por la Armada de Colombia y otras instituciones del orden nacional como resultado de estudios previos, que rescatan aspectos relevantes de la historia de la institución.

Para comenzar, en el primer apartado se recurre al relato de memorias del Almirante (R) Manuel Fernando Avendaño Galvis, ex Comandante de la Armada de Colombia, y primer Co-





mandante de la Flotilla de Submarinos, como versado cronista sobre la historia del arma silente en Colombia. De ahí que a continuación describe de manera cronológica aspectos relevantes y de importancia en el desarrollo de la fuerza submarina.

LA FLOTILLA DE SUBMARINOS DE COLOMBIA

Síntesis de la cronología de la creación y puesta en operación de la Flotilla de Submarinos, según Avendaño (2022)

Su origen parte de uno de los objetivos de la Política Naval trazada por el Contralmirante Jaime Parra Ramírez, al asumir el Comando de la Armada en julio de 1967.

El submarino posee un gran poder de disuasión por constituir, tanto una amenaza potencial, como seguridad a las líneas de comunicaciones marítimas. Teniendo en cuenta lo anterior, y estableciendo que una de las vulnerabilidades radica en la dependencia del tráfico marítimo, se puede concluir que el Arma Submarina producirá no solamente un efecto decisivo, sino que desde tiempo de paz puede provocar un efecto psicológico favorable a la seguridad de la Nación y a la preservación de la paz regional del hemisferio. Además, el submarino tiene un gran poder de ocultamiento que le permite desarrollar infinidad de tareas secundarias sin ser detectado. Prestaría, por ejemplo, servicio de vigilancia de las costas para evitar desembarcos de personal subversivo y de material de guerra con destino a las guerrillas del interior del país, igual efecto produciría usándolo en la misma forma para la represión del contrabando, pues puede descubrir las naves contrabandistas sin que estas perciban que están siendo vigiladas. La falta de submarinos limita a dos dimensiones el empleo del mar, con la correspondiente desventaja que esto representa, ya que nuestra capacidad de la guerra antisubmarina está peligrosamente restringida por falta de oportunidades para el entrenamiento de las unidades de superficie. Por lo tanto, para obtener esta capacidad y garantizarle al país cierto grado de seguridad en los dos océanos, se debe buscar por todos los medios posibles la adquisición, de por lo menos, dos submarinos.

Gestiones iniciales

Diciembre 4 de 1968. Con base en la autorización del mando militar, el Comandante de la Armada, Contralmirante Jaime Parra Ramírez, le dirige una nota de fecha 4 de diciembre de 1968, al Almirante T.H. Moorer Jefe de Operaciones Navales (CNO) de la Armada de los EE. UU., mediante la cual, después de ilustrarlo sobre la necesidad real de poseer submarinos para mejorar las capacidades de la Armada de Colombia, le solicita su apoyo para establecer si submarinos convencionales de la Armada americana están disponibles para la venta a Colombia,





inclusive con algún grado de desmilitarización. Al respecto, el CNO con nota del 23 diciembre de 1968, reconoce el alcance y la importancia de la solicitud de la Armada de Colombia, como también las restricciones para la venta a países de América Latina; cita que el estado de chatarrización de los submarinos convencionales no permite operaciones de inmersión y que infortunadamente no cuenta con submarinos disponibles para arriendo o venta.

1969-1971. Preparación inicial de oficiales. Con fundamento en las políticas navales, la Armada Nacional envió en comisión de estudios para realizar el curso de submarinos en la Escuela de Submarinos del Brasil al Capitán de Corbeta Hernando García Ramírez y a los Tenientes de Navío Rafael Díaz Russi y Gilberto Roncancio Sarmiento a la Escuela de Submarinos de la Real Armada española, primer paso tangible para adquirir conocimientos relacionados con el arma silente.

Julio 1 de 1969. El ya Vicealmirante Jaime Parra Ramírez, Comandante de la Armada Nacional, siguiendo el debido conducto regular le dirigió al presidente Carlos Lleras Restrepo, el oficio 05258-COARC/406 del 1 de julio de 1969, en el que se destacan los siguientes apartes:

En atención a que el señor Presidente, después de su viaje a los Estados Unidos, ha manifestado que existe la posibilidad de poder realizar su propósito de fortalecer prudentemente nuestro instrumento militar, debido a que el gobierno de ese país pudiera modificar su política con relación a la venta de material de guerra, atentamente me permito solicitar que se incluya en el plan general, el programa de adquisición de submarinos para la Armada Nacional [...] En la actualidad, existen ofertas hechas por los astilleros “Cammell Laird” para la venta y activación de un submarino inglés, y la de los astilleros alemanes “Howaldtswerke” de Hamburgo para la construcción de unidades. La primera que ocasionaría un desembolso de cerca de US \$6’000.000, conocida por el Presidente, fue descartada por cuanto el precio es demasiado alto para un submarino de 25 años [...] la segunda oferta ofrece tres tipos de submarinos nuevos, de 120, 250, y 450 toneladas de desplazamiento, cuyo precio en dólares americanos, es de \$4’375.000, \$5’375.000 y \$7’125.000, respectivamente.

[...] En resumen, el Comando de la Armada respetuosamente pone a consideración del Presidente la siguiente línea de acción: Gestionar con el gobierno de los Estados Unidos la cesión en venta o préstamo, de dos submarinos de la clase y tipo que tengan disponibles; o si esta gestión no tiene éxito, adquirir en otro país dos submarinos de características similares a los de 450 toneladas y cuyo costo sería sensiblemente igual”. En cualquiera de los dos casos, el programa se desarrollará en un tiempo no inferior a diez años con el fin de que el problema económico pueda resolverse. Finalmente, sería una gran satisfacción para la Armada que, fuera el actual gobierno, a quien tanto debe el país, el que le diera esta nueva y necesaria dimensión a su Marina de Guerra.





Octubre y diciembre de 1969. Convocatoria. La Armada, mediante convocatoria pública, solicita información detallada sobre características técnicas, precios, financiación, y referencias de submarinos. Entre las entidades convocadas se encontraban: H.B Estructuras Metálicas S.A, Ferrostaal de Colombia, Corporación Induminera, Agregaduría Naval de la Embajada de Francia, Cammell Laird Shipyard de Inglaterra, Servicios Especiales Tayrona, General Electric Española y Credit Commercial de France. La convocatoria comprende:

- Submarino: 1. Características generales. 2. Planta de propulsión. 3. Maquinaria auxiliar. 3. Velocidad y radio de acción. 5. Profundidad de inmersión. 6. Equipos de navegación, detección y comunicaciones. 7. Armamento incluyendo equipos de control de tiro. 8. Alojamiento de oficiales y tripulación. 9. Capacidad de almacenamiento de provisiones. 10. Dotación de repuestos para mantener a bordo.
- Precio: 1. Para una Unidad con la totalidad del equipo. 2. Para dos Unidades con la totalidad del equipo. 3. Lo mismo del punto anterior suministrando la Armada de Colombia los torpedos y el equipo de comunicaciones y teléfono submarino.
- Financiación: La financiación a más largo plazo incluyendo los intereses por año y posibilidades de trueque por productos colombianos.
- Referencias: Información sobre astilleros, indicando además la experiencia en construcción de este tipo de submarinos.

Procesada la información se pone en conocimiento del Consejo Superior Naval, integrado por los oficiales de insignia en servicio activo y en uso de buen retiro y posteriormente ante el Comando General de las Fuerzas Militares y del ministro de Defensa para su estudio y aprobación, instancias que le dieron su aprobación.

Abril 6 de 1970. Presentación oficial del proyecto de reemplazo de Unidades de la Armada Nacional al presidente de la república Carlos Lleras Restrepo. Asisten los miembros del alto mando militar. La agenda abarcó los siguientes aspectos:

- Introducción. Vicealmirante Jaime Parra Ramírez, Comandante Armada.
- Comparación de fuerzas en el campo vecinal. Vicealmirante Jaime Parra R.
- El submarino como solución más conveniente y económica para la Armada. - Capitán de Navío Jairo Mantilla G.
- Gestiones adelantadas para la adquisición de submarinos (Francia, Alemania, España e Inglaterra). Capitán de Fragata Guillermo Uribe Peláez.
- Factores económicos y posibilidades de financiación. Rodrigo Botero, ministro de Hacienda.
- La Armada concluye que el submarino es la solución más conveniente.





Luego de examinar la información recibida y estudiar las ofertas presentadas, se descarta la de Francia debido a la pérdida de dos submarinos tipo “Daphne” sin haberse establecido las causas. El presidente autoriza realizar una visita a los países oferentes con el fin de complementar las características y los aspectos técnicos y concretar las ofertas más favorables al interés institucional y nacional.

De conformidad con el calendario electoral estaba previsto para el 19 de abril de 1970, realizar las elecciones para elegir al nuevo presidente de la república. El presidente en ejercicio, en acto que lo enaltece, dispuso que se le presentara el proyecto a quien saliera elegido. Misael Pastrana Borrero ganó las elecciones convirtiéndose en el presidente electo.

18 junio 1970. Siguiendo las instrucciones del presidente de la república, se presenta el proyecto de adquisición de material naval al presidente electo, Misael Pastrana Borrero. Al final, el Pastrana manifestó no tener objeción alguna y sugirió disminuir los tiempos de entrega y obtener la financiación más conveniente.

Junio-julio de 1970. Se emite la Directiva Transitoria 017/COARC-119, mediante la cual el Comandante de la Armada dispone efectuar visitas profesionales, entre el 20 de junio y el 10 de julio de 1970, a las instalaciones navales en Inglaterra, Francia, Alemania y España, por parte de un grupo de oficiales integrado por el Contralmirante Eduardo Wills Olaya, el Capitán de Navío Francisco Uribe Serrano y el Capitán de Corbeta Julio Roberto Vargas Correa. El propósito, recolectar la mayor información posible para estructurar la mejor propuesta comparativa técnica, económica y viable de adquisición de los submarinos y presentarla ante el Consejo Superior de Defensa Nacional (CSDN).

El informe final, además de los detalles técnicos y económicos, incluyó los requerimientos de infraestructura de apoyo, reglamentos navales, suministros de repuestos, instrucción de personal, documentación técnica, planos, depuración de costos, asistencia y garantías técnicas, pruebas de recepción y aceptación y cursos en astilleros.

Estructuradas las propuestas, se exponen ante el Consejo Superior Naval y posteriormente al ministro de Defensa quien, al otorgar su aprobación, solicitó al presidente de la república, la convocatoria del CSDN, instancia del más alto nivel para la toma de decisiones en asuntos de defensa nacional. En efecto, se fijó para el 28 de julio de 1970.

Julio 28 de 1970. Consejo Superior de Defensa Nacional: A las 18:30 horas del 28 de julio de 1970, se reúne en el despacho del presidente de la república, el Consejo Superior de Defensa Nacional integrado por los siguientes miembros, según reza el encabezado del Acta de la Reunión:

- Misael Pastrana Borrero, presidente electo de Colombia y delegado del presidente Carlos Lleras Restrepo.
- Carlos Augusto Noriega, ministro de Gobierno.





- Alfonso López Michelsen, ministro de Relaciones Exteriores.
- Abdón Espinosa Valderrama, ministro de Hacienda.
- Fernando Hincapié Forero, ministro de Justicia.
- Antonio Díaz García, ministro de Comunicaciones.
- John Agudelo Ríos, ministro de Trabajo.
- Mayor General Hernando Currea Cubides, Comandante General FF. MM.
- Vicealmirante Jaime Parra Ramírez, Comandante Armada Nacional.
- Contralmirante Eduardo Wills Olaya, Jefe de Operaciones Navales.
- Brigadier General José Calderón Molano, Jefe Estado Mayor Conjunto, Secretario CSDN.

La Armada presenta a consideración del CSDN los resultados de la evaluación de las ofertas y recomienda la propuesta presentada por el astillero alemán Howaldtswerke-Deutsche Werft A.G, para la construcción de dos submarinos de 1.200 toneladas, en Kiel, República Federal de Alemania, según el acta correspondiente.

El Consejo escuchó con mucha atención a los encargados de presentar sus exposiciones, recomendaciones y conclusiones acerca de la conveniencia de dotar a la Armada de submarinos como una solución para reemplazar el material naval que estaba próximo a salir del servicio por edad y obsolescencia. Se informó de las gestiones llevadas a cabo internacionalmente, las visitas e inspecciones realizadas a los diferentes tipos de submarinos, para concluir con los análisis de las ofertas técnicas, económicas y propuestas de financiación. [...] El presidente electo, Misael Pastrana Borrero mostró interés en la cantidad de unidades, el plazo de entrega y específicamente sobre los proyectos de la Armada para la preparación del personal y la necesidad de obtener la mejor financiación. Los Almirantes respondieron en detalle todas las inquietudes expuestas. Agotada la agenda se llegó textualmente a las siguientes conclusiones:

El Consejo de Seguridad y Defensa Nacional por unanimidad decide:

1. Declarar la urgencia que existe para la adquisición inmediata de dos submarinos.
2. Determinar que el tipo de submarinos por adquirir para la Armada Nacional debe ser el HDW 1.200 alemán.
3. Iniciar la negociación teniéndose en cuenta lo expuesto en la presente reunión.

No habiendo más de que tratar y siendo las 20:30 horas el doctor Misael Pastrana Borrero levantó la sesión. En constancia se firma la presente acta por los miembros que intervinieron.

Agosto 1970. Del 3 al 25. Negociación. Se reúnen en el despacho del Comandante de la Armada Nacional, los ministros de Hacienda, de Defensa Nacional y el Comandante de la Armada, para discutir en firme con los representantes del astillero “HDW” de Alemania y de





Ferrostaal empresa financiadora, los temas financieros, cartas de intención, jurisdicción, régimen de contratación colombiana, garantías, precios, ensamble de las unidades, arbitraje, canales de comunicación, y otros temas relacionados.

Octubre 23 de 1970. El Consejo de Ministros aprueba los términos del contrato de suministro de dos submarinos HDW 1.200, con destino a la Armada Nacional.

Entrenamiento de las tripulaciones. Para la época, el Almirante Manuel Fernández Castro, Comandante de la Marina de Guerra del Perú, en un gesto de real fraternidad, reafirmó el ofrecimiento de capacitar hasta tres tripulaciones colombianas en la Escuela de Submarinos de la Armada peruana, sin costo para Colombia. El Perú había contratado la construcción de dos submarinos de la misma clase HDW 1.200 en Alemania. Con el ofrecimiento puso a la orden de la Armada Nacional la participación del agregado naval del Perú en Colombia, Capitán de Navío submarinista Francisco Mariátegui, como asesor en temas técnicos relacionados con los submarinos oceánicos y en la preparación y coordinación para el envío de los oficiales y suboficiales colombianos a la Escuela de Submarinos de Perú.

Noviembre 12 de 1970. El Contrato. El Gobierno nacional, a través de los ministerios de Defensa Nacional y Hacienda y Crédito Público, y las sociedades Ferrostaal de Essen y Howaldtswerke-Deutsche Werft de Kiel, (República Federal de Alemania), celebran el contrato 08000, para la adquisición de los dos submarinos HDW 1.200, con destino a la Armada Nacional de Colombia.

Datos generales: submarino convencional de fabricación alemana, Tipo HDW 1.200. desplazamiento 1.180 toneladas en superficie y 1.285 toneladas en inmersión, eslora 55,87 metros, manga 6.20 metros, puntal 11,386 metros, velocidades 12 nudos en superficie y 22 nudos en inmersión, autonomía más de 30 días, ocho tubos lanzatorpedos; dotación: siete oficiales, 27 suboficiales; diseño profesor Ulrich Gabler IKL de Lubeck, Alemania.

Por consideraciones de carácter político del momento, Alemania solo podía entregar, submarinos listos para operar a los países de la OTAN; Colombia aceptaba que el ensamble de sus partes se efectuara en astilleros de otros países europeos bajo la responsabilidad del contratista HDW. En el transcurso del tercer año de construcción, el parlamento alemán autorizó al astillero HDW la entrega de las dos unidades a Colombia totalmente listas para su empleo.

Enero 1 de 1971. Dirección del Proyecto. El Capitán de Corbeta Manuel Fernando Avendaño Galvis es nombrado, por el Comandante de la Armada, para hacerse cargo de la ejecución del contrato de la adquisición de los dos submarinos alemanes, establecer la organización y desarrollar el proyecto de la futura Fuerza Submarina de Colombia. Para el efecto, se creó el Departamento de Planes y Programas Especiales del Estado Mayor Naval, EMN-M6.





Abril 4-9 de 1971. (Semana Santa). Incidente llamado ‘Tukakas’ (bahía al norte de Castilletes, al este de Puerto López, LA Guajira). El destructor colombiano ARC “Almirante Padilla” en desarrollo de patrullaje por la Alta Guajira detecta, dentro del mar jurisdiccional colombiano a la altura de Puerto López, un grupo de pesqueros venezolanos en faena. Procede a invitarlos a salir de la zona, cuando de manera sorpresiva, emerge a poca distancia el submarino ARV Carite de la Armada de Venezuela interponiéndose entre el destructor y los pesqueros, en clara actitud de apoyo a estos. A las pocas horas se hace presente el destructor ARV García con la intención de proteger a los pesqueros. Para el momento se prendieron las alarmas en Colombia, llevando el caso al presidente de Colombia, Misael Pastrana Borrero, quien de inmediato convoca al canciller Vásquez Carrizosa, al ministro de Defensa, General Hernando Currea Cubides y al Vicealmirante Jaime Parra Ramírez, Comandante de la Armada, para definir la actitud por seguir. El presidente autoriza capturar los pesqueros incluyendo la posibilidad de abrir fuego con los cañones. El texto del mensaje transmitido al Comandante de la Fuerza Naval del Atlántico a bordo del destructor ARC “Antioquia” en ruta al área del incidente, dice así: “Proceda a capturar pesqueros, si las unidades de guerra venezolanas lo impiden autorizado abrir fuego”, orden transmitida en romance y por canal de HF para que se escuchara ampliamente. Ante la firme determinación de Colombia, Venezuela retira las embarcaciones de la zona.

Ante esta situación de alta tensión sumada al tiempo que requiere la construcción de los submarinos alemanes, surge la urgente necesidad de llevar a cabo un plan de contingencia a corto plazo, consistente en la adquisición inmediata de submarinos tácticos para operaciones especiales, como medio de disuasión.

Aprobación adquisición submarinos tácticos

11 de agosto de 1971. Se aprueba la adquisición de los submarinos tácticos. Culminados los procesos de selección, evaluación de las propuestas recibidas de Inglaterra, Italia y Alemania, y cumplidos los trámites de rigor, el Comandante de la Armada, Vicealmirante Jaime Parra Ramírez, con base en los factores de capacidad de empleo, tiempo de entrega, precio y mecanismo de financiación, favorables, recomienda al Consejo Superior de Defensa Nacional (CSDN) la adquisición de dos submarinos tácticos tipo SX 506, cuatro lanchas submarinas (Chariots) CE2F/X60 y sistema de armas asociado, de origen italiano; estas unidades serán ensambladas por técnicos del astillero fabricante en las instalaciones del astillero colombiano CONASTIL; de igual manera, la capacitación y entrenamiento especial de las tripulaciones se efectuará en el país. El Consejo de Seguridad y Defensa Nacional presidido por el presidente Misael Pastrana Borrero, aprueba por unanimidad la adquisición del material recomendado por la Armada.

8 de septiembre de 1971. Autorización para contratar. Se emite la Resolución ejecutiva mediante la cual se autoriza, a los ministros de Hacienda y Crédito Público y de Defensa





y Seguridad Nacional, contratar el material aprobado en el CSDN, incluidos el transporte y el ensamblaje, las pruebas de aceptación y recepción, repuestos y suministro de accesorios para su mantenimiento y operación por tres años, pruebas de aceptación y recepción en el mar, todo en Colombia.

19 de octubre de 1971. El Contrato. El Gobierno nacional, a través de los ministerios de Hacienda y Crédito Público y de Defensa y Seguridad Nacional, celebra con la Compañía Cos. Mo. S.A.S. de Livorno, Italia, el respectivo contrato conforme a las normas y requisitos de la contratación colombiana.

Datos generales: dos submarinos tácticos convencionales de fabricación italiana, Tipo SX 506, desplazamiento 75 toneladas en superficie, 90 toneladas en inmersión, eslora 23 metros, manga 2,4 metros, calado seis pies, velocidades siete nudos con propulsión a motor diesel eléctrico y 4,5 nudos con propulsión por baterías, autonomía 20 días. Tripulación por submarino dos oficiales, cinco suboficiales, ocho comandos. Sistema de armas: cuatro Chariot CE2F/X60 con capacidad de transporte de cuatro comandos cada uno, cargas explosivas, minas navales.

Diciembre de 1971. Plan Tritón. El Departamento de Planes y Programas Especiales, bajo la jefatura del Capitán de Fragata Manuel Avendaño Galvis, presenta para la aprobación del Comandante de la Armada el Plan Triton, documento cuyo objetivo era formalizar, organizar, supervisar y asignar funciones a las dependencias del establecimiento logístico, técnico y operativo de la Armada, con el fin de encauzar y guiar los esfuerzos institucionales para llevar a feliz término el programa de crear la Fuerza Submarina de la Armada Nacional. El Plan Tritón incorpora e integra dos Planes, el Plan Tridente, que reúne los programas a desarrollar para la construcción, recepción e incorporación de los submarinos oceánicos HDW 1.200 y la capacitación y entrenamiento de las tripulaciones en la Escuela de Submarinos de la Marina del Perú; y el “Plan Cosmos”, que contiene los programas de ensamblaje, recepción, incorporación de los submarinos tácticos SX 506 y la capacitación y entrenamiento de las tripulaciones y material bélico asociado en Colombia.

En 1972 se crea la Flotilla de Submarinos como organización táctica administrativa orgánica del Comando de la Fuerza Naval del Atlántico y el 6 de noviembre de 1973 fue el día de la primera navegación autónoma de un submarino colombiano; en memoria de estos dos acontecimientos se instituyó como fecha de nacimiento de la Fuerza Submarina el 6 de noviembre de 1972.

En marzo de 1972 se estableció una comisión inspectora en representación del Gobierno de Colombia ante las empresas contratistas Howaldtswerke-Deutsche Werft y Ferrostaal AG para la construcción de los dos submarinos y con la firma AEG Telefunken-Ferrostaal AG para el suministro de torpedos, con el propósito de efectuar el seguimiento y verificación de





las obligaciones contractuales pactadas y establecidas. Integraron la Comisión Inspector para la construcción de los dos submarinos oceánicos, los Capitanes de Corbeta Carlos Barraza Ojeda, ingeniero especializado en el área de mecánica y Jorge Cadena Mutis, especializado en sistemas de electrónica y armas, ambos graduados como magísteres en el Naval Postgraduate School (NPS) de Monterrey. Arribando a Kiel Alemania Federal en enero de 1972, dedicándose de inmediato al aprendizaje del idioma alemán, circunstancia que les valió meses después ser reconocidos como la única comisión entre las delegaciones de otras nacionalidades que se comunicaba con los ingenieros y directivos del astillero constructor en el idioma alemán. Posteriormente se agregaron el Capitán de Corbeta Hernando García Ramírez y los Tenientes de Navío Gilberto Roncancio Sarmiento y Edgar Romero Vásquez.

En la supervisión desarrollada se estableció principalmente que:

- La comisión inspectora debía coordinar la instrucción y el entrenamiento del personal que integraría las tripulaciones y los grupos de apoyo base.
- Con la asesoría y supervisión de la Armada alemana, elaborar y enviar, para aprobación de la Armada Nacional, la lista de repuestos para las unidades submarinas.
- Revisar los manuales técnicos provisionales traducidos al español. Recopilar, clasificar y ordenar la documentación relacionada con las unidades submarinas y los torpedos.
- Atender las coordinaciones y pruebas de taller, de los equipos a instalar por el astillero y los subcontratistas a bordo de los submarinos.
- Coordinar la asistencia del personal técnico de BWB (Organización de Control de Calidad del Ministerio de Defensa alemán).

El 14 de marzo de 1972 el astillero Howaldtswerke-Deutsche Werft, de Kiel en la República Federal de Alemania, inició el programa de construcción de los dos submarinos contratados por Colombia, el primero se terminó de construir en mayo de 1974 y el segundo en julio de 1975.

29 de agosto de 1972. Comandante Flotilla Submarinos. El Jefe del Estado Mayor Naval, mediante Radiograma 081506R Sep./72 con destino al Comando Fuerza Naval del Atlántico (CFNA) notifica que, por Resolución del Ministerio de Defensa Nacional 05073 del 29 agosto de 1972, traslada al Capitán de Fragata Cuerpo Ejecutivo, Manuel Fernando Avendaño Galvis, del Cuartel General del Comando de la Armada a la Fuerza Naval del Atlántico como Comandante de la Flotilla de Submarinos. Asume el cargo el 12 de septiembre de 1972. Cobra vigencia y marca el nacimiento la Flotilla de Submarinos como organización táctica administrativa dependiente de la Fuerza Naval del Atlántico.

Abril 1973. Incorporación Submarino ARC “Intrépido”:

Periodo de ensamble: agosto de 1972 a abril de 1973.





13 de abril de 1973. Decreto 601 del 13 de abril 1973, lo adscribe a la Armada Nacional.

18 de abril de 1973. Ceremonia de incorporación, bautizo y afirmado del pabellón del submarino ARC “Intrépido”, en la Base Naval ARC “Bolívar”, Cartagena, Colombia. Ceremonia presidida por presidente de la república Misael Pastrana Borrero, y con la presencia del por entonces Almirante Jaime Parra Ramírez, Comandante de la Armada de Colombia.

18 de abril de 1973. Dique Nodriz de apoyo técnico y logístico para los submarinos tácticos. ARC “Mayor de IM Jaime Arias Arango”: se bota al agua en la dársena del Astillero CONASTIL en predios de la Base Naval ARC “Bolívar”. Ceremonia de bautizo. Madrina Sra. Estela Pombo de Currea, esposa del ministro de Defensa, General Hernando Currea Cubides. Para la época fue la mayor obra de arquitectura naval realizada en Colombia.

13 de mayo de 1974. Decreto 0865 de 1974, lo adscribe a la Armada Nacional.

14 de julio de 1973. Ceremonia de incorporación del dique ARC “Jaime Arias Arango” a la Armada Nacional, y afirmado del pabellón en la Base Naval ARC “Bolívar” en Cartagena, Colombia.

El buque dique ARC “Jaime Arias Arango”, como buque nodriza de submarinos o tender de submarinos, fue diseñado para apoyar las operaciones de los submarinos, con suministros, descanso y acomodaciones de tripulaciones. Los submarinos tácticos ARC “Intrépido” y ARC “Indomable”, relativamente de menor tamaño, y diseñados para operaciones tácticas de demolición y destrucción de plataformas y estructuras navales con cargas explosivas de diferentes características, no contaban con capacidades de alojamiento y descanso para las tripulaciones, ni de almacenamiento de víveres, repuestos y equipos de reemplazo. Así, el diseño del buque nodriza o dique ARC “Jaime Arias Arango”, además de ser el soporte técnico y logístico de apoyo a los submarinos tácticos, debía acomodarlos en bases o cunas de soporte o varada en seco. El dique para el zarpe de los submarinos abría su compuerta de popa e inundaba su cámara de varada con agua de mar, pudiendo salir al mar los submarinos con su propia propulsión, en sentido contrario al arribo de los submarinos, cerraba su compuerta de popa y evacuaba el agua de mar mediante un sistema de bombas, quedando los submarinos nuevamente en sus soportes o cunas de varada en seco. Contaba además con capacidad de 40 alojamientos, para la tripulación, cuartos fríos para almacenamiento de carnes y de víveres secos, enfermería, comedor, cocina, áreas de descanso, como también facilidades para almacenamiento de repuestos y de mantenimiento y reparaciones menores. No contaba con propulsión propia debía ser remolcado al área de operaciones.

Abril 1973. Incorporación Submarino ARC “Indomable”:

Periodo de ensamble: abril de 1973 a junio de 1974.

2 de julio de 1973. Decreto 126 de julio 2 de 1973, lo adscribe a la Armada Nacional.

19 de junio de 1974. Ceremonia de bautizo del submarino ARC “Pijao”, en Kiel, Alemania.





3 de julio de 1974. Ceremonia de incorporación, bautizo y afirmado del pabellón del submarino ARC “Indomable” en la Base Naval ARC “Bolívar”, Cartagena, Colombia.

Mensaje dirigido por el Comandante de la Flotilla de Submarinos (CFSUB), Capitán de Fragata Manuel F. Avendaño Galvis, al Comandante de la Fuerza Naval del Atlántico (CFNA), con información al Jefe de Operaciones Navales (JONA), el 6 de noviembre de 1973.

“Me permito informar día de hoy, por primera vez en la historia de la Armada, un submarino colombiano, el ARC “INTREPIDO”, navegó autónomamente en inmersión con su propia tripulación”.

Abril 1975. Incorporación Submarino ARC “Pijao”:

Periodo de construcción: 14 marzo 1972 al 20 de mayo 1974.

Botadura al agua: 10 de abril 1974.

Figura 1

Submarino ARC “Pijao”



Fuente: Armada de Colombia (2022).

Abril 1975. Incorporación submarino ARC “Tayrona”.

Periodo de construcción: julio de 1972 a septiembre de 1974.

Botadura al agua: 5 de agosto de 1974.

9 de junio de 1975. Decreto 1054 de 1975 lo adscribe a la Armada Nacional.

18 de julio de 1975. Ceremonia de Incorporación a la Armada Nacional y afirmado del pabellón, en Kiel Alemania.

9 de diciembre de 1975. Ceremonia de bautizo del submarino ARC “Tayrona” en la Base Naval ARC “Bolívar”, Cartagena, Colombia.





Figura 2

Submarino ARC “Tayrona”



Fuente: Armada de Colombia (2022).

Submarinos 206 A

Año 2008. Submarinos 206 A. Con base en el plan de fortalecimiento de las capacidades navales, aeronavales, de guardacostas, fluviales, terrestres y de apoyo (Plan “ORIÓN”), se desarrolla un seguimiento tecnológico a los submarinos alemanes de la clase 206A, que serían retirados del servicio de la Armada alemana y podrían ser una alternativa para reemplazar a los dos submarinos tácticos SX 506, próximos a cumplir el tiempo de servicio útil.

Octubre 2010. Submarinos 206A. Comisión Exploratoria. Se desplaza a Alemania una comisión de oficiales de la Armada para determinar el estado real de los submarinos y establecer contactos con el Ministerio de Defensa Alemán. La Armada Nacional muestra interés en adquirir dos unidades de la clase 206A para reemplazar los submarinos tácticos tipo SX 506, ARC “Intrépido” y ARC “Indomable”, cercanos a los 40 años de servicio.

Años 2011 y 2012. Submarinos 206A. Acercamiento. En febrero de 2011, se inician reuniones en Colombia con representantes del Gobierno alemán para definir un acuerdo de compra y concretar los términos legales, técnicos y financieros para la adquisición de dos submarinos 206A, torpedos y equipo asociado. Las conversaciones las inicia Rodrigo Rivera Salazar, ministro de Defensa Nacional y el Almirante Álvaro Echandía Durán, Comandante de la Armada Nacional. Más adelante, el equipo negociador por Colombia lo conforman: el Jefe de Planeación Naval, Vicealmirante Roberto García Márquez, el director de Proyectos Especiales, Capitán de Navío Alfredo Santamaría Sandoval, el comandante del Submarino ARC “Tayrona”, Capitán de Navío Francisco Cubides Granados, el director de la Escuela de Submarinos, Capitán de Fragata José David Espitia Jiménez, el Gerente del proyecto Fragatas (Plan





“ORIÓN”), Capitán de Fragata Alejandro Mejía Ayala, y el gerente de Proyecto Submarinos Plan “ORIÓN”, Capitán de Fragata Juan Carlos Gutiérrez Pérez. En el mismo periodo la Armada Nacional envió cuatro comisiones para verificar las condiciones operativas, de mantenimiento de los sistemas y equipos y establecer las actividades necesarias para su puesta en servicio y operación en aguas colombianas.

Marzo de 2011. Submarinos 206A. Propuesta del Gobierno alemán. Una delegación del Gobierno alemán liderada por el señor René Breuver presenta al Vicealmirante Roberto García Márquez, director de Proyectos Especiales de la Armada Nacional, una propuesta sobre la venta de dos submarinos de la clase 206A recientemente retirados del servicio. En esa reunión, se llega a un primer borrador de acuerdo de compra para la transferencia de los submarinos, torpedos, equipos asociados, repuestos y el entrenamiento de las tripulaciones colombianas para operarlos. A partir de este borrador de acuerdo, los equipos negociadores fueron definiendo el alcance y los términos del eventual acuerdo de compra y servicios. Con el nombramiento del nuevo ministro de Defensa Nacional, Juan Carlos Pinzón y del Vicealmirante Roberto García Márquez, como comandante de la Armada Nacional, se incorporó al equipo negociador de Colombia, el Contralmirante Leonardo Santamaría Gaitán, nuevo Jefe de Planeación Naval. Por parte de Alemania, además del señor Rene Breuer de la Oficina Federal para la Tecnología Militar y Adquisiciones de las Fuerzas Armadas de Alemania, el Capitán de Fragata Manfred Grabienski de la marina alemana y el Capitán de Fragata Martin Piechot, Agregado de Defensa de la República Federal de Alemania en Colombia.

Figura 3

Fuerza submarina: submarinos “Pijao”, “Indomable”, “Intrépido” y “Tayrona”



Fuente: Armada de Colombia (2022).





24 de abril de 2012. Submarinos 206A. Comisión de la Armada Nacional se desplaza a Kiel, Alemania con el fin de efectuar la última verificación del estado de los submarinos clase 206A y definir la viabilidad del proyecto de compra.

5 de mayo de 2012. Submarinos 206^a. Viabilidad del proyecto. El Comandante de la Armada, Almirante Roberto García Márquez, los miembros de la última comisión que viajó a Alemania y el Vicealmirante Hernando Wills Vélez, Jefe de Operaciones de la Armada, se reúnen con el ministro de Defensa y Seguridad Nacional, Juan Carlos Pinzón Bueno y la viceministra de Defensa y Seguridad Nacional, Diana Quintero Cuello, para conocer los resultados de la última comisión técnica que viajó a Kiel. Al final de la presentación, la viceministra expuso al ministro de Defensa todas las ventajas técnicas, estratégicas y financieras del proyecto concluyendo que el proyecto era totalmente viable. El ministro dio su aval al proyecto y autorizó continuar con la fase precontractual.

19 de julio de 2012. Submarinos 206A. Acuerdo para la adquisición. Cumplidos los requisitos de ley en términos de contratación estatal, se firma el Acuerdo entre el Ministerio de Defensa y Seguridad Nacional de la República de Colombia y el Ministerio Federal de Defensa de la República Federal de Alemania, para la adquisición de dos submarinos alemanes clase 206A, armamento, equipos asociados y repuestos.

La incorporación de los submarinos 206A marca el fin de la vida útil de los submarinos tácticos SX506, ARC “Intrépido” y ARC “Indomable” y de su buque nodriza, el dique flotante ARC “Mayor IM Jaime Arias”. Cuarenta años siendo la inspiración de una mística a toda prueba y del espíritu combativo de sus tripulaciones y comandos submarinos, cada vez mejor entrenados, dándole sentido y vigencia a la capacidad para realizar operaciones especiales de alto riesgo. En el transcurso de los años de servicio se fueron superando las dificultades propias del desgaste y la obsolescencia del material con soluciones recursivas de propios desarrollos técnicos, innovaciones, esfuerzo, dedicación y abnegación, siempre con miras a mantener e incrementar las capacidades operativas. Todos estos logros permitieron su operación ininterrumpida, capitalizar enseñanzas que redundaron en un mejor mantenimiento y habilidad y competencia para realizar con éxito las misiones encomendadas.

La utilización del dique flotante ARC “Mayor I.M. Jaime Arias”, desde el 14 julio de 1973 hasta su desactivación en 2013, fue la contribución más significativa a la extensa vida útil de los submarinos tácticos. La facilidad de tener los submarinos, mientras no cumplieran operaciones, alejados de los efectos corrosivos del mar, hizo que el material ampliara muchos años su vida útil, redujera los costos de mantenimiento y propiciara una conexión más cercana tripulaciones-buques. Al desactivar los submarinos, su vigencia no tenía sentido y por ello la decisión de retirarlo del servicio.





El aporte de la Fuerza Submarina al desarrollo integral de la Armada Nacional.

El arribo de los submarinos trajo consigo una serie de requerimientos de orden logístico, técnico y académico. La preparación de las tripulaciones en términos de conocimiento, estado físico y acomodación a un nuevo ambiente habitable tuvo cambios respecto de la calificación de quienes tripulan los buques de superficie. Esa nueva especialidad implicó en el personal una más exigente condición psicofísica para soportar las restricciones, los rigores, las cargas emocionales propias del confinamiento que se vive en un submarino; una capacitación especializada de mayor duración cuyo perfil es el dominio del puesto de trabajo y sistemas vitales; una rotación más distanciada para cimentar en el submarinista una gran experiencia que instituya el sentido de responsabilidad, condición absolutamente necesaria para el mantenimiento y la seguridad del submarino, una cultura de cero errores. No obstante estas incomodidades, nunca han faltado voluntarios. Es el espíritu del submarinista.

Sostener en operación una fuerza submarina implica una logística operativa que proporcione materiales en cantidad y calidad para satisfacer con oportunidad, en términos de tiempo y lugar, las demandas del mantenimiento en sus diferentes escalones. La Armada ha sido cuidadosa y debido a ello, los submarinos han recibido una esmerada atención procurando ir alejándose de la dependencia del exterior.

Las pruebas, tanto físicas como psicológicas y médicas de los candidatos para ser submarinistas fueron un punto de partida para que se iniciara un proceso de transformación tanto técnica como tecnológica en la forma de establecer parámetros para evaluar las condiciones físicas y analizar las conductas de comportamiento de los aspirantes. El arribo de los submarinos y el nacimiento de los comandos submarinos hicieron perentorio implementar la medicina hiperbárica. Se instalaron cámaras hiperbáricas en los hospitales de la Base Naval ARC “Bolívar” y ARC “Málaga” en el litoral Pacífico y se capacitaron médicos y enfermeros para su empleo, operación y tratamientos; ya es una rama de los servicios de salud en las Fuerzas Militares del país. Otro medio de comprobación del comportamiento de los tripulantes y buzos es el ‘Tanque abierto’ de buceo y escape, instalado y operado por la Escuela de Buceo y Salvamento. Esta instalación diseñada en acero naval, con una altura de 10 metros y 4,4 metros de diámetro y tres portillos para observar el comportamiento del que está inmerso en el tanque.

De relevancia también es el proceso permanente de desarrollo tecnológico alcanzado por la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial (COTECMAR) en cuanto, a satisfacer los requerimientos del mantenimiento quinquenal y decenal de los submarinos. Capacidad que le permite realizarlos sustituyendo así, los costos de la dependencia externa y los causados por el desgaste del material debido a las largas travesías para llegar a astilleros calificados en el exterior. Un ejemplo de esta capacidad es la realización del Programa de Modernización de los Submarinos Oceánicos llevado a cabo en





el periodo 2007-2012, para lo cual la Armada Nacional construyó un hangar especializado y climatizado, para el soporte del mantenimiento avanzado de los submarinos oceánicos en Colombia, el cual fue cedido posteriormente a COTECMAR.

De otra parte, la tenencia de submarinos como unidades operativas muy eficaces fortaleció significativamente los planes de guerra, de campaña y operacionales, a nivel estratégico y táctico de las Fuerzas Navales; por lo tanto, es necesario la permanente actualización del perfil académico en la Escuela de Capacitación de Submarinistas, en los cursos de especialización y en las prácticas con simuladores; de igual manera, lo pertinente a las Unidades de Comandos Submarinos. Análisis de factores como las amenazas, la geografía e hidrografía, la estrategia, mando y control y el apoyo logístico, son temas sensibles en el arte de la maniobra con submarinos. La tercera dimensión del poder naval de Colombia es una realidad.

Visto lo anterior, en el siguiente apartado se acude a la descripción de actividades profesionales del Contralmirante (R) Luis Carlos Jaramillo Peña, en su ejercicio y gestión como ex Jefe de la Comisión Inspector de la Armada de Colombia ante el astillero Howaldtswerke-Deutsche Werft (HDW), para la construcción de cuatro corbetas misileras tipo FS-1500, en Kiel, Alemania Federal.

LAS FRAGATAS MISILERAS FS-1500

En la década de 1970, en el entorno regional y vecinal colombiano, armadas como la del Perú en 1973 y Venezuela 1975 abordaron un programa de modernización de su flota naval, con el astillero italiano Cantieri Navali Riuniti (CNR), para la construcción y entrega de fragatas misileras rápidas tipo Lupo (nombre dado a primera unidad para la Marina de Italia), multipropósito y polivalente de 2.500 toneladas de desplazamiento, siendo en su momento una de las mejores en sistemas de armas y sensores de su tipo, y probadas ya con efectividad operacional en varios escenarios por la Marina italiana. Contratándose independientemente y bajo sus propias consideraciones tecnológicas, la construcción de cuatro fragatas Lupo para el Perú y seis para Venezuela, igualmente la Armada del Ecuador con el propósito de modernizar su flota naval también contrata en 1978 con el astillero italiano Fincantieri S. P. A, la construcción de seis corbetas misileras tipo “Esmeraldas” de 685 toneladas de desplazamiento y de moderna tecnología (Rodríguez, 2014).

Para el caso de Armada de Colombia la Flota o Fuerza Naval Organizada, a finales de la década del setenta, con las unidades navales a flote de su Fuerza de Superficie se encontraban en desventaja y desequilibrio en capacidades de sensores y sistemas de armas en el concierto regional. Se manifestó por fortuna la ‘Voluntad Estratégica’ del Gobierno nacional para potenciar la flota, como elemento esencial para una disuasión efectiva y creíble del poder naval nacional. La flota naval colombiana estaba rezagada y desactualizada en capacidades estratégicas, ha-





biéndose dado, sí, un gran paso con la conformación de la Fuerza Submarina, pero en unidades capitales de superficie la obsolescencia técnica y operativa era el común de las evaluaciones sobre el poder naval de la nación.

De igual manera, era también importante para la época, como referente teórico, tener en cuenta a pensadores y autores con aportes estratégicos vigentes sobre el Poder Naval y la importancia de la Flota o Fuerza Naval Organizada para la defensa de los intereses del Estado en el mar. Entre otros, el británico Stephen W. Roskill (1903-1982) resaltaba que el poder naval tiene gran incidencia en el desarrollo de la nación, con la afirmación: obtener el control de los mares para uso propio y negar tal control al adversario, definición aplicable tanto en tiempos de paz como en tiempos de guerra, y donde la estrategia marítima jamás deja de ser una herramienta del Estado para usar el mar en su beneficio. Al igual que lo señalaban posturas teóricas del Vicealmirante de origen alemán Wolfgang Wegener (1875-1956) y del Almirante de origen francés Raoul Castex (1878-1968), con relación a la importancia estratégica de los elementos del poder naval que debe considerar y observar una nación: la flota, la posición y la voluntad estratégica (Díaz, Rodríguez & Uribe, 2016).

La situación vecinal al inicio de la década de los ochenta había cambiado con relación a los espacios oceánicos y fronteras marítimas -las fronteras azules de Colombia-. Una gestión diplomática decisiva y estratégica desarrollada en la década del setenta, había definido nuevas fronteras marítimas con los Estados vecinales y nuevos territorios marítimos para la nación, tanto en el mar Caribe como en el océano Pacífico, un territorio marítimo de 589.560 km² en el mar Caribe y 339.100 km² en el océano Pacífico, que representaban nuevas responsabilidades y coberturas en la política exterior, las relaciones internacionales y la seguridad y defensa nacionales principalmente; seguía el presente y largo diferendo limítrofe con Venezuela por las áreas marinas y submarina en golfo de Coquivacoa y las áreas por definir en una proyección hacia una triple frontera con la República Dominicana, Colombia y Venezuela, aspecto por resolver bilateralmente de conformidad al modus operandi acordado entre los dos países; pero la década del ochenta para Colombia en su espacio vecinal en el Caribe comenzó a ser una situación sensible, difícil y de resultados inimaginables en su momento, cuando el 4 de febrero de 1980, la Junta de Reconstrucción de Nicaragua, organismo supremo de dirección política legislativa y administrativa que asumió el poder al derrocamiento de la dictadura somocista, ante el cuerpo diplomático acreditado en Managua declaró inválido el tratado Esguerra-Bárceñas de 1928 establecido formalmente entre Colombia y Nicaragua para definir asuntos territoriales entre los dos países, y particularmente la soberanía sobre las islas del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y la discutida costa Mosquitia nicaragüense, y declaró como suyas las islas del archipiélago en mención, situación que rompió el equilibrio estratégico y geopolítico regional.





Otro factor por considerar en el escenario vecinal, tanto en el Caribe como en el Pacífico, por su significativo impacto esencialmente en la geografía política, las relaciones internacionales, la seguridad y defensa nacionales y la política exterior, fue la promulgación en 1982 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar –la cual Colombia firmó pero no ratificó–, instrumento que definió el régimen jurídico de los espacios marítimos a nivel global, que conforme a la (OMI, 2020) se señala:

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar es considerada uno de los tratados multilaterales más importantes de la historia, desde la aprobación de la Carta de las Naciones Unidas, siendo calificada como la Constitución de los océanos. (s.p.)

Este tratado multilateral implica nuevas reglas en el uso y aprovechamiento de los océanos y sus recursos a nivel mundial, aborda nuevos conceptos, por ejemplo, de seguridad marítima, seguridad de la navegación, prevención de la contaminación, nuevas responsabilidades en el transporte marítimo, protección ambiental y en esencia la aplicación de un novedoso marco en áreas específicas del nuevo Derecho de Mar.

También se presentaban a nivel internacional, otros factores no menos importantes, por ejemplo, lo relacionado con el entorno de la Guerra Fría, la injerencia de la Revolución cubana en América Latina, las hipótesis geopolíticas de guerra, la explotación ilegal de la pesca y de los fondos marinos, el compromiso de gestión ambiental sostenible, las responsabilidades con relación al Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR). Asimismo, a nivel interno, el conflicto interno nacional, un incremento en el contrabando de bienes, tráfico de armas y el naciente de narcóticos por vía marítima.

Estas situaciones justificaban fortalecer a nivel regional una efectiva presencia en el control de los territorios marítimos nacionales y afrontar las nuevas responsabilidades y retos planteados mediante una flota naval fortalecida con nuevas unidades que garantizaran una disuasión creíble y efectiva.

El Plan “NEPTUNO”

La Armada de Colombia, consecuentemente, inicia también los estudios para la adquisición de unidades de superficie con tecnología de punta para modernizar su flota naval de acuerdo con la capacidad financiera y económica del país. Se hace necesario y perentorio entonces como política naval, a principios de la década de los ochenta, renovar la Flota de Superficie con unidades que permitieran un real y efectivo poder naval. De esta forma, toma cuerpo la necesidad de que la Armada Nacional lleve a cabo el Plan “Neptuno”, que consistió en la adquisición de cuatro corbetas de guerra, más la reparación de dos submarinos oceánicos que existían desde la década anterior.





El Contralmirante (R) Luis Carlos Jaramillo Peña, ex Jefe de la Comisión Inspectoradora de la Armada de Colombia ante el astillero Howaldtswerke-Deutsche Werft (HDW), para la construcción de cuatro corbetas misileras tipo FS-1500, en Kiel, Alemania Federal, describe un relato de actividades de importancia crítica para el desarrollo del Plan “Neptuno”:

A finales de 1980, hace ya más de cuarenta años, luego de concluir el Curso de Altos Estudios Militares CAEM, para ascender al grado de Contralmirante, fui notificado por el Comando de la Armada de la designación como Jefe de la Comisión Inspectoradora de Colombia ante el Astillero HDW, para el desarrollo del Plan “Neptuno”.

En el Comando de la Armada se recibió la información pertinente sobre las particularidades técnicas y contractuales del Plan “Neptuno”, proyecto para la construcción y adquisición de cuatro corbetas misileras, y el Plan “Medusa”, proyecto para la construcción y adquisición de dos buques oceanográficos; entendida la información me desplacé de inmediato a Kiel, Alemania Federal.

La Comisión Inspectoradora (en adelante Inspección), nombre que se dio al comité técnico-administrativo que debía, en representación de la Armada de Colombia, efectuar la interventoría para la ejecución del proyecto ante el Astillero HDW conforme a lo establecido contractualmente.

La Comisión Inspectoradora reconocida en sus funciones por el astillero, estuvo conformada básicamente por oficiales graduados en el Naval Postgraduate School de Monterrey, California. En este aspecto, la Armada envió a los oficiales más capacitados con que contaba en el momento para asumir la difícil y compleja tarea de interventoría de las actividades pactadas para la construcción de cuatro corbetas misileras clase FS-1500, en cumplimiento del Plan “Neptuno”; se conformaron dos departamentos, el de Operaciones a cargo del Capitán de Navío Álvaro Campos Castañeda y el de Ingeniería a cargo del Capitán de Navío Miguel Guillermo Rúan Trujillo, en un trabajo en equipo de alta sinergia, armonía y compromiso profesional, en jornadas de supervisión y control de hasta doce horas. Cada Jefe de Departamento de la Inspección tenía plena autonomía en la interventoría y supervisión técnica de los diferentes trabajos conforme al diseño y especificaciones contractuales, garantizando los tiempos previstos conforme al cronograma de ejecución del proyecto. Recibía la información y reportes en comité técnico sobre el seguimiento y supervisión de las diferentes tareas y eventos contractuales; en caso de presentarse divergencias o desacuerdos entre los Jefes de los Departamentos Técnicos del astillero y los Jefes de los Departamentos de la Inspección, pasaba a mi nivel para la toma de decisión como Jefe de la Comisión Inspectoradora, y se tuvo la oportunidad de resolverlos directamente con el Gerente de HDW. Este ejercicio de liderazgo gerencial fue una buena práctica que facilitó los procesos de supervisión y ejecución contractual de manera más eficiente y eficaz; el astillero lo aceptó de buena manera en beneficio del proyecto.





Un aspecto importante que recomendé y fue aprobado en beneficio del proyecto, consistió en que los comandantes, segundos comandantes e ingenieros jefes de los buques, fueran enviados a Kiel, con el demostrable argumento de que se estaban recibiendo para la Armada de Colombia, unidades de superficie totalmente nuevas, de muy alta tecnología en sensores y sistemas de armas, como en equipos de ingeniería y propulsión, sistemas en los cuales la Armada no tenía conocimiento alguno; por ejemplo en los sistemas de misiles y sensores de tecnología de punta, que ameritaban el concurso y participación profesional de los oficiales que se desempeñarían en los cargos mencionados.

Otro aspecto importante fue el respaldo técnico de la sociedad de clasificación Germanischer Lloyd SE, con sede en Hamburgo, Alemania Federal, que ofrecía los servicios de certificación, inspección y consultoría, que a su vez inspeccionaba y evaluaba la calidad en la construcción de los buques y entregaba los resultados tanto a HDW como a la Comisión Inspectoría y a los aseguradores. Este bucle de sinergia técnica permitió una relación armónica y responsable entre HDW, Germanischer y la inspección colombiana.

La experiencia profesional también fue importante en el ejercicio gerencial de la ejecución del proyecto. Por fortuna, en mi carrera profesional como oficial naval, tuve la oportunidad de desempeñarme a bordo de los buques ARC “7 de Agosto” y ARC “20 de Julio” -construidos en astilleros suecos y en su momento de alta tecnología-, en todos los niveles de servicio hasta comandante, lo que me permitió conocerlos muy a fondo y advertir diferentes problemas ocasionados en estos buques por defectos técnicos que se hubieran podido evitar desde el momento de la construcción; esta experiencia me facultó para ser muy exigente en las características y especificaciones del material y equipos por instalar a bordo, sino también para la implementación de las pruebas en fábrica, en puerto y en el mar de todos los equipos, ya que en las especificaciones contractuales se establecía solo para los equipos principales, esta modificación fue aceptada de buena forma por los directivos del astillero, bajo la tesis, que si en el mar los equipos fallaban sería responsabilidad de HDW.

Otra aspecto que también no fue fácil de establecer fue el Sistema de Control de Averías, en el sentido que HDW quería implantar el sistema de la OTAN y se requería por estandarización y en aplicación en la Armada de Colombia, el sistema de la Marina de Guerra de Estados Unidos; esto implicaba una serie de modificaciones importantes, y costos adicionales para HDW, por las condiciones de alistamiento del material y para la integridad estanca del buque; por ejemplo, la distribución de compartimentos A, B, C, no se contemplaba, había que instalar otras puertas para protección estanca del buque, también incluía la designación de cableados y la nomenclatura de los compartimentos; se consiguió se adoptara por parte HDW el Sistema de Control de Averías de la Marina de Guerra de los EE. UU., como referente técnico en la construcción de los buques.





Otro asunto planteado desde el inicio de la intervención del contrato fue la redundancia² de todos los sistemas electrónicos, eléctricos y mecánicos del buque, para garantizar la fiabilidad de los sistemas abordo, aspecto que HDW no contemplaba en su verdadera dimensión, pues un sistema redundante implica aumento de los costos y complejiza los diseños, pero aumenta a su vez la fiabilidad, confiabilidad y protección de los sistemas, por fortuna fue aceptado por HDW.

De otra manera, comencé a visualizar dos eventos significativos o problemas por resolver a futuro próximo; uno, difícil en el ejercicio gerencial como Jefe de la Comisión Inspector, tuvo que ver con plazos contractuales que contemplaban que el primer buque la Corbeta ARC “Almirante Padilla” arribaría a la Base Naval de Cartagena cumplidas las pruebas de mar de las funciones del buque, que terminaban con la Prueba de la Milla³ para efectos de máxima velocidad y consumos de combustible. Y consecuentemente en las instalaciones de la Base Naval, HDW, con sus ingenieros y técnicos terminaba, la entrega del buque; era una situación compleja para un ejercicio responsable como Jefe de la Comisión Inspector, pues era llevar una plataforma propulsada pero sin sus sistemas de sensores y armas integrados y probados en operación y compatibilidad electrónica, como correspondía en este sentido a un verdadero buque de guerra. Situación que puse en conocimiento del Jefe del Proyecto y a su vez Jefe del Departamento de Planes y Programas Especiales del Estado Mayor Naval, EMN-M6, Capitán de Navío Hernán Ramírez Yusti, con quien se analizaron constructivamente los pros y los contras de un nuevo plan contractual consiguiendo la autorización para viajar de Kiel a Bogotá con el propósito de exponer tal situación.

Pasando del aeropuerto a la oficina del Comandante de la Armada, en ese momento el Almirante Guidberto Barona Silva, a quien en reunión de expertos le expuse los argumentos por los cuales era importante para el buen desarrollo del proyecto el cambio de las condiciones contractuales para la entrega de los buques y unidades estratégicas del país. La reunión duró mañana y tarde y el Comandante de la Armada escuchó y apoyó mi recomendación. Al día siguiente fuimos recibidos por el ministro de Defensa Nacional, General Luis Carlos Camacho Leyva, a quien se le presentaron igualmente los argumentos para el cambio de las condiciones contractuales, quien escuchó durante aproximadamente tres horas, al término de las cuales se comunicó telefónicamente con el presidente Julio César Turbay Ayala y le comentó la situación. En compañía del ministro nos desplazamos a la Presidencia para exponer los argumentos y consideraciones para el cambio contractual. Al término de la presentación, el presidente acogió las recomendaciones y autorizó adelantar las negociaciones respectivas para el ajuste contractual.

² El concepto de redundancia a bordo de los buques de guerra se entiende y aplica como el respaldo permanente de los equipos y sistemas por otros que presten la misma función, en caso de presentarse falla en el sistema o equipo principal.

³ Prueba realizada a un buque sobre una distancia de una milla marina (1.852 metros), con el propósito de verificar su estado general de alistamiento y mantenimiento.





Al regreso a Kiel y negociar con HDW el cambio contractual representó una situación difícil, ya que implicaba costos adicionales para el astillero; por ejemplo, en el contrato no figuraban los alojamientos de las tripulaciones, ya no eran los aproximados 25 tripulantes requeridos para el desplazamiento y propulsión de la plataforma para arribar a Cartagena, sino tener completa la tripulación de los buques; en la negociación contractual se tuvo el apoyo de otro de los actores relacionados con la actividad contractual y financiera, Ferrostaal de Essen, Alemania, a través del señor Tulman funcionario directivo de alto nivel designado para la discusión contractual y quien entendió los argumentos expuestos y su importancia para la renegociación contractual; finalmente en una negociación no fácil, se logró el nuevo contrato con HDW para el desarrollo del proyecto de construcción y entrega de las unidades estratégicas de superficie, las corbetas misileras tipo FS-1500.

El otro problema o situación compleja que advertí, se relacionaba con el Sistema de Control de Tiro que no tenía la compatibilidad electrónica con los otros sensores y sistemas de armas, un asunto operativo y técnico grave; solicité entonces para responder a esta problemática al Comando de la Armada, reforzar la Comisión Inspectoradora con el Capitán de Corbeta Edgar Romero Vázquez y los Tenientes de Navío William Porras Ferreira y Augusto Matallana Rodríguez, los tres oficiales mencionados graduados como máster en Ingeniería Eléctrica del NPS, conformándose para el efecto un tercer Departamento de Armas y Electrónica con oficiales muy experimentados, capacitados y brillantes, destinados con dedicación exclusiva a la integración y compatibilidad electrónica entre los sensores y los sistemas de armas, y así lo consiguieron.

Otras actividades sencillas, pero no menos importantes como valor agregado, fueron la sistematización de los procesos y actividades del proyecto para la coordinación e información operativa, logística y administrativa. En un momento de impacto tecnológico, en que los computadores comenzaban a ser parte integral de toda gestión. Con ese propósito se adquirieron computadores para sistematizar los procesos, siendo las corbetas pioneras y ejemplo de gestión y organización sistematizada eficiente en la institución.

De igual manera, es pertinente destacar la capacitación y entrenamiento en los diferentes sistemas y equipos, así como las diferentes pruebas de recepción de estos, adelantados con entusiasmo y profesionalismo por las tripulaciones de los buques. Con relación al bienestar, los oficiales y suboficiales tuvieron en medio de sus responsabilidades, una amable y cordial estadía en Kiel, por ejemplo, un aspecto muy importante en el bienestar fue la consecución de alojamientos en tierra, cómodos y confortables para las tripulaciones.

Considero que entre otras muchas actividades profesionales y personales, las que relaciono fueron por su complejidad, críticas para el desarrollo del proyecto, que por fortuna gracias al ejercicio profesional del equipo de trabajo de la Comisión Inspectoradora en Kiel, se lograron en beneficio del proyecto en toda su dimensión técnica, administrativa y operacional; de





igual manera, el concurso, dedicación y apoyo profesional de las tripulaciones de las corbetas, oficiales y suboficiales, fue vital para la entrega de las unidades estratégicas de superficie, ARC “Almirante Padilla” (FM-51), ARC “Caldas” (FM-52), ARC “Antioquia” (FM-53) y ARC “Independiente” (FM-54), orgullo en el presente de la Armada de Colombia y de la nación colombiana en general.

Las cuatro corbetas misileras clase ARC “Almirante Padilla”, tuvieron su botadura entre 1982 y 1984, en su orden ARC “Almirante Padilla”, ARC “Caldas”, ARC “Antioquia” y ARC “Independiente”. La ARC “Almirante Padilla” es el tercer buque con este nombre en la Armada de Colombia. El ARC “Caldas” es el segundo buque con este nombre. El ARC “Antioquia” es el tercer buque con este nombre.

Figura 4

Fragatas ARC “Antioquia” y ARC “Independiente”



Fuente: Armada de Colombia (2022).

El ARC “Independiente” fue la cuarta corbeta adquirida tipo FS-1500 construida en los astilleros HDW, en el marco del Plan “NEPTUNO”. El buque atracó por primera vez en puerto colombiano el 11 de noviembre de 1984, en el muelle de la Base Naval ARC “Bolívar”, cuando ejercía el Comando de la Armada el Almirante Tito García Motta.

Las fragatas ligeras como luego fueron catalogadas las corbetas FS-1500, ya que sus características de buque misilístico, polivalente y multipropósito en razón de sus sistemas de armas y sensores, que las habilita para acometer y emprender diferentes guerras navales en el mar, como guerra antisubmarina, guerra antisuperficie, guerra antiaérea, guerra electrónica, bombardeo naval de costas, vigilancia electrónica y electromagnética, capacidad aeronaval con helicóptero embarcado para disparo de misil transhorizonte, modernos sistemas de comunicaciones navales, además de contar con un moderno sistema de propulsión, sus elevadas capacidades y la flexibilidad para operar en alta mar como en zonas costeras, permiten una interoperabilidad flexible y polivalente en fuerzas de tarea, al igual que otros tipos de fragatas, así como el des-





plazamiento de 2.100 toneladas cercano al promedio de otras unidades clase fragata, justifican su categorización como unidad tipo fragata.

Desde su incorporación a la Armada de Colombia han contribuido no solo en restablecer el equilibrio en el balance de poder regional, sino al ejercicio de la soberanía y desarrollo de múltiples tareas en el fortalecimiento de la seguridad y defensa nacionales y en el control de los espacios marítimos nacionales en el Caribe y el Pacífico.

Han participado con eficiencia en múltiples operaciones internacionales de manera sobresaliente, en ejercicio y aplicación de las capacidades de diseño, como aplicación de guerra de superficie, guerra antisubmarina, guerra antiaérea, guerra electrónica, fuego naval, dejando siempre en el punto más alto el nombre de la Armada de Colombia.

Han cumplido con diferentes tareas y misiones, en operaciones de disuasión, presencia, control del mar en los espacios marítimos nacionales del Caribe, particularmente en el área insular, así como en el Pacífico colombiano.

Se destacan el ejercicio de comando, control, comunicaciones e inteligencia para el desarrollo de operaciones de restablecimiento del orden interno y combatir las amenazas a la seguridad y defensa nacionales, como el combate al tráfico ilícito de estupefacientes, alcanzando la incautación de miles de toneladas y contribuyendo a romper la cadena del narcotráfico. Así mismo, en la represión del contrabando, el tráfico de armas, desarrollo de operaciones de búsqueda y rescate e interdicción marítima, así como las operaciones de atención y apoyo a la población ante desastres naturales de diferente tipo y de respuesta a emergencias y calamidad pública que han aquejado al país.

Figura 5

Fragatas “Almirante Padilla”, “Antioquia”, “Independiente” y “Caldas”



Fuente: Armada de Colombia (2022).





Con el compromiso profesional y personal de sus tripulaciones, las fragatas han desarrollado desde su incorporación hasta el presente, una alta eficiencia operacional, para un ejercicio soberano de poder naval en los espacios marítimos nacionales.

Las fragatas recibieron un mantenimiento decenal en los años 1993 y 2000, a nivel general para mantener el ciclo de vida y las funciones operacionales de servicio requeridas.

El Plan “ORIÓN”

En la primera década del siglo XXI las unidades capitales estratégicas de la Armada de Colombia, las fragatas misileras, habían cumplido veinte años y los submarinos oceánicos treinta años de servicios operacionales eficientes. Requerían entonces de una actualización y modernización conforme a la evolución tecnológica de los sistemas armas, sensores y comunicaciones principalmente, así como también repotenciar la planta de ingeniería, acorde igualmente con la Revolución de los Asuntos Militares (RAM) iniciada en la década anterior para mejorar la eficiencia de las fuerzas armadas con soporte en los avances de las nuevas tecnologías desarrolladas en este campo.

De esta forma, el Plan de Fortalecimiento de las Capacidades Navales, Aeronavales, de Guardacostas, Fluviales, Terrestres y de Apoyo, denominado “Plan Orión”, fue una estrategia para la modernización de las fragatas misileras tipo ARC “Almirante Padilla” de la Armada de Colombia, con el propósito de mantener operativamente las cuatro fragatas FS-1500, los dos submarinos oceánicos 209 y construir una patrullera de Zona Económica Exclusiva (OPV), tiene especial connotación en el desarrollo naval colombiano. En la planta de Mamonal, en Cartagena, de la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial (Cotecmar), fueron llevados a cabo los diferentes y complejos trabajos de modernización, actualización y renovación de sistemas de armas, sensores y equipos, para recuperar la autonomía y velocidad de los buques, mayor alcance de detección, renovación y aumento de las capacidades de Comando, Control, Comunicaciones e Inelegancia (C3I), actualización de la capacidad de apoyo aeronaval e implementación de despliegue interceptoras rápidas (Gueto & Vásquez, 2013).

Entre 2008 y 2012, las fragatas fueron sometidas a un proceso de repotenciación, modernización, actualización y extensión de su vida útil por veinte años más. Para este propósito se instalaron nuevos sensores y sistemas de armas y se actualizaron tecnológicamente otros sistemas, aplicando tecnología de última generación, actividad desarrollada con el apoyo de las firmas fabricantes, así como los ingenieros y técnicos de la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial (COTECMAR), contando además con el soporte del Departamento de Armas y Electrónica de la Base Naval ARC





“Bolívar” (DARET) y la participación y compromiso de las tripulaciones de cada una de las unidades (Armada Nacional, 2012).

En 2012, las fragatas cumplieron satisfactoriamente las pruebas de mar completando el proceso de actualización como Unidades Mayores, con lo que no solo se ha extendido la vida útil de estas unidades en más de dos décadas, sino que el país obtiene unos buques más ágiles en el proceso de análisis de la información para interceptar blancos, y con mayor alcance y precisión en el empleo de sus armas, al tener uno de los sistemas de combate más modernos (Armada Nacional, 2012).

El proyecto comprendió el desarme de las plataformas en la mayor parte de sus compartimientos, el cambio y renovación de equipos que hacen parte de los sistemas principales de propulsión, generación eléctrica, sistemas auxiliares, sistema de control, sensores, radares, modernización de las capacidades de las armas y los sistemas de comunicaciones, entre otros (Armada Nacional, 2012).

Los submarinos oceánicos 209 también cumplieron con éxito y acorde con las normas técnicas las pruebas de sistemas y equipos en taller, en puerto y en mar, luego de la modernización y actualización tecnológica en la planta de COTECMAR en Cartagena de Indias.

Las unidades de la flota naval colombiana están actualizadas en sus sensores y sistemas de armas y conservan un alto nivel de mantenimiento en su estructura, cubiertas y equipos, gracias al compromiso y profesionalismo de sus tripulaciones a todo lo largo de su tiempo de servicio a la Armada de Colombia, que es orgullo nacional y admiración internacional por las condiciones excelsas del material y equipo.

La Armada de Colombia ha mantenido un derrotero constante en la transformación de su Estructura de Fuerza, ajustando las capacidades al presente con proyección a futuro de acuerdo con las realidades políticas, económicas y sociales del país, en este sentido con respecto al desarrollo del Plan “ORIÓN Fase I”, Durán (2018) afirmaba que:

Con el *Plan Orión Fase I*, (2007-2011) se logró impulsar e iniciar la recuperación de la capacidad estratégica de los submarinos oceánicos y las fragatas misileras de Colombia, buscando mantener la disuasión en el dominio marítimo regional. Sumado a lo anterior, se ejecutó la construcción y adquisición de medios para Guardacostas (Unidades de ZEE; Interdicción Marítima), Infantería de Marina (Unidades para el Control y Seguridad Fluvial; Unidades Especiales) y Aeronavales (Patrulleros Marítimos: Medios Aéreos de Comando y Control) que fortalecieron la respuesta a la amenaza interna de ese entonces (Farc) y la lucha contra el narcotráfico, en la cual la Armada Nacional ha desarrollado un rol determinante. (p. 31)

En tal sentido y respecto del Plan “ORIÓN Fase II”, en ordenamiento y continuidad para la Estructura de Fuerza en capacidades y equipos, Durán (2018) conceptuaba que:





El Plan Orión Fase II (2011-2015) fue la continuación del Plan Orión Fase I que finalizó la recuperación de los medios navales estratégicos y terminó de fortalecer los componentes para atender el conflicto interno. Sin embargo, este plan a diferencia del anterior incluyó el fortalecimiento de temas tales como: la inteligencia, el ciberespacio, la infraestructura (alojamientos; viviendas fiscales; sanidad) y algunos asuntos de bienestar. A partir de este balance se inicia la ejecución del Plan Puente para completar y sostener los medios de la estructura de Fuerza proyectada, pero que, por las nuevas realidades y tendencias del entorno indujeron a la Armada Nacional a una evaluación estratégica de su visión 2030 y dar un redireccionamiento en pro de alcanzar el objetivo final del Plan Faro en la renovación de los medios estratégicos. (p. 32)

CONCLUSIONES

La modernización de la Armada de Colombia, en forma estructural iniciada en la década de los setenta con la puesta en marcha del proyecto del Plan “Tritón”, que abarcaba el Plan “Tridente” y el Plan “Cosmos”, para el ejercicio de modernización de la flota naval y adquisición de los submarinos oceánicos ARC “Pijao” y ARC “Tayrona” y los submarinos tácticos ARC “Intrépido” y ARC “Indomable”, que materializó y dio vida a la Fuerza Submarina como tercera dimensión del Poder Naval de la Armada de Colombia, correspondió a un salto tecnológico y de transferencia de tecnología de punta, en sistemas y sensores de armas. Modernizados y repotenciados en 2013 permiten esperar una vida útil de dos décadas más.

El reemplazo en 2012 por término de la vida útil de los submarinos ARC “Intrépido” y ARC “Indomable”, de tecnología italiana y de desempeño operacional táctico, por los submarinos repotenciados tipo 206A de tecnología alemana y de desempeño operacional oceánico, bautizados también como ARC “Intrépido” y ARC “Indomable”, contribuyen con su incorporación a la Armada de Colombia con el propósito de aumentar la capacidad estratégica de la Fuerza Submarina en ejercicio del poder naval.

El Plan “Neptuno” dio vida a la construcción en Alemania Federal, entre 1981 y 1984, de cuatro fragatas misileras tipo FS-1500, las ARC “Almirante Padilla”, ARC “Caldas”, ARC “Antioquia” y ARC “Independiente”, lo que determinó también un salto y transferencia en tecnología de punta, en sensores y sistemas de armas y en nuevas capacidades como misiles de disparo transhorizonte, estabilizándose en el proceso el balance de poder a nivel regional de la flota naval de superficie. Igualmente, las fragatas fueron modernizadas y repotenciadas en sus sensores y sistemas de armas, como en su planta de ingeniería y propulsión durante 2010 a 2012, cumpliendo con éxito las pruebas de mar que permiten esperar una vida útil operacional de al menos dos décadas más.

De otra parte y en forma complementaria, otro elemento esencial en el desarrollo marítimo de un país bioceánico lo han constituido los avances en la investigación en el contexto de las





ciencias del mar, ejercido e impulsado principalmente por la Armada de Colombia - DIMAR, a través de sus buques oceanográficos, a saber: el ARC “Malpelo” y ARC “Providencia” incorporados en 1981; el ARC “Roncador”, en 2016; el ARC “Caribe”, en 2018; y el ARC “Simón Bolívar”, en 2022. Estas valiosas plataformas de investigación científica marina han aportado de manera esencial a la generación de conocimiento marítimo especializado en los ámbitos institucional y nacional.

El incremento del Poder Naval de la nación, mediante la renovación y remplazo de unidades a flote desactualizadas por los actuales submarinos y fragatas, mejoraron el nivel operativo de la Armada Nacional, contribuyendo al ejercicio del control de mar y al mantenimiento de la soberanía y jurisdicción en el definido y extenso territorio marítimo del Estado colombiano tanto en el Caribe como en el Pacífico, en concordancia con las condiciones de seguridad y defensa nacionales internas y externas, presentes en el entorno vecinal, regional e internacional.

El poder naval y sus roles se mide en términos comparativos con el de otras marinas del entorno vecinal; el desarrollo naval colombiano mediante la adquisición de nuevos y relevantes medios navales, restableció el equilibrio en el balance de poder vecinal regional y la caracterización de un poder naval disuasivo y creíble para atender las responsabilidades de soberanía, control del mar y su vínculo con los vectores económicos, las relaciones internacionales y la política exterior, garantizando el desarrollo y la seguridad nacional, en torno a los objetivos e intereses del Estado como una de las sumatorias y fortalezas del Poder Nacional en mundo multicausal y multidimensional.

El plan “ORIÓN” Fase I (2007-2011) y Fase II (2011-2015), representó un reto de la Armada de Colombia logrado con excelentes réditos, en la actualización y modernización de las unidades capitales estratégicas para mantener y fortalecer una estructura de fuerza durante veinte años más, acorde con los nuevos desafíos, amenazas y oportunidades que presenta el contexto en seguridad y defensa nacionales.

Desde su incorporación a la Armada de Colombia los submarinos y las fragatas, con el concurso profesional de sus tripulaciones, han contribuido y participado con eficiencia en múltiples operaciones nacionales e internacionales de manera sobresaliente.

En ejercicio y empleo de sus capacidades de diseño, como es la aplicación de las guerras de superficie, submarina, antisubmarina, antiaérea y electrónica, así como en el desarrollo de operaciones de búsqueda y rescate, al igual que en operaciones de atención y apoyo a la población ante desastres naturales y de respuesta a emergencias y calamidades; y en operaciones de combate al tráfico ilícito de estupefacientes, represión del contrabando y tráfico de armas, estas estratégicas unidades de superficie y submarinas han cumplido a cabalidad el propósito para el cual fueron diseñadas y adquiridas hace más de cuarenta años.





Referencias bibliográficas

- Armada de Colombia. (1988). *Manual Servicio Buques Oceanográficos*. Dirección General Marítima Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas (CIOH).
- Armada de Colombia. (2012). *Armada Nacional completa la repotenciación de sus fragatas misileras*. <https://n9.cl/fbhgh>
- Armada de Colombia. (2021). *Plan de Desarrollo Naval 2042*. <https://n9.cl/gdtfvs>
- Avendaño, M. (2022). *Razones para celebrar en el año 2022 las bodas de oro*. Síntesis de la cronología de la creación y puesta en operación de la Flotilla de Submarinos. *Memorias personales del Almirante (R) Manuel Fernando Avendaño Galvis, Excomandante Flotilla de Submarinos, Ex Comandante de la Armada de Colombia*. Cartagena de Indias, junio de 2022.
- Bartlett, H. & Holman, P. & Somes, T. (1985). *El Arte de la Estrategia y el Planeamiento de Fuerzas*. <https://n9.cl/09h1i>
- Comisión Colombiana del Océano (CCO) & Dirección General Marítima (Dimar). (2019). *Comisión Colombiana del Océano. 50 Años Construyendo País Marítimo*. Bogotá D.C. Editorial CCO.
- Díaz, J. & Rodríguez, H. & Uribe, S. (2016). *Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva*. Ediciones Escuela Superior de Guerra, Bogotá D.C.
- Dirección General Marítima (Dimar). (2008). *Buques Oceanográficos*. Editorial Dirección General Marítima. Bogotá D.C.
- Durán, E. (2018). Una Marina Integral para un País bioceánico, plurifluvial y potencia regional. En *Transformación de las Fuerzas Militares: clave para el futuro de la Seguridad y Defensa Nacionales*. Revista Fuerzas Armadas, 91, 244-245. Escuela Superior de Guerra. Bogotá.
- García, R. (2012). *Planeamiento de Fuerza 2030*. Plan de Desarrollo Armada Nacional.
- Gueto, G. & Vázquez, A. (2013). *Plan Orión Fragatas: Desafío Tecnológico para la Defensa de la Soberanía en el Mar*. Revista Timonera 18. Liga Marítima de Colombia (LIMCOL). <https://n9.cl/d8klb>
- Jaramillo, L. (2022). *Reminiscencias de lo acontecido hace ya más de 40 años, en la construcción de las corbetas tipo FS-1500, en el astillero Howaldtswerke-Deutsche Werft (HDW)*, en Kiel, Alemania Federal. Contralmirante (R) Luis Carlos Jaramillo Peña, Ex Jefe de la Comisión Inspector de la Armada ante el astillero HDW, junio de 2022.
- Organización Marítima Internacional. (2020). *La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. <https://n9.cl/kelnb>
- Rodríguez, J. (2014). Historia Naval. Revista de Marina. <https://n9.cl/quaee>
- Romero, E. (2014). *Ciencia y tecnología y operaciones en la Armada Nacional*. Pañol de la Historia. Grupo de Comunicaciones Estratégicas. Armada de Colombia. <https://n9.cl/wdkahf>
- Unesco. (2021). *Año geofísico internacional*. <https://n9.cl/rlrbp>



Bote patrullero tipo 'Defender' del Cuerpo de Guardacostas.

Fuente: Armada de Colombia.





CAPÍTULO VII

EL CUERPO DE GUARDACOSTAS

“SERVIR A LA HUMANIDAD PROTEGIENDO LA VIDA EN EL MAR”¹

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287602465.07>

SAMUEL RIVERA-PÁEZ*
JUAN ANTONIO GUERRERO MAYORGA**

Resumen

Su situación bioceánica e influencia geopolítica le otorgan a Colombia una potencialidad natural en comparación con otras naciones. La obligación de ejercer funciones de Estado costero, de abanderamiento y de rector del puerto exige contar con una organización que contribuya a la defensa de la soberanía, el desarrollo de actividades de ley y orden y de protección y seguridad en los espacios jurisdiccionales, dentro de los límites de la Constitución Política y los tratados internacionales suscritos. El presente capítulo constituye una revisión histórica y una mirada crítica a la implementación del Cuerpo de Guardacostas de la Armada de la República de Colombia, para el posicionamiento geopolítico del país, mostrando cómo tanto a nivel interno, como externo, dicho cuerpo es componente estratégico para el cumplimiento de la misión institucional.

Palabras clave: Armada de Colombia, geopolítica, guardacostas, posicionamiento estratégico, seguridad integral marítima.

¹ Capítulo de libro resultado del proyecto de investigación “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - II Fase”, del grupo de investigación “Masa Crítica”, de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, categorizado A1 por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (MinCiencias) y registrado con el código COL0123247. Los puntos de vista y los resultados de este capítulo pertenecen a los autores y no reflejan necesariamente los de las instituciones participantes

* **Capitán de Navío (R)**. Doctor en Ciencias Sociales y Humanas (*Cum Laude*) de la Pontificia Universidad Javeriana. Magíster en Economía del Medio Ambiente y los Recursos Naturales (Programa Conjunto entre la Universidad de los Andes y la Universidad de Maryland, College Park, Estados Unidos). Oceanógrafo Físico y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”. Docente-Investigador de la Escuela Superior de Guerra. Contacto: samuel.rivera@esdegue.mil.co

** **Capitán de Corbeta**. Magíster en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra. Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”. Contacto: guerreromj@esdegue.edu.co.





Introducción

La Seguridad Integral Marítima² es cada vez más un asunto visible en las relaciones internacionales. Por ello, el 9 de agosto de 2021, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, atendiendo una invitación del primer ministro de la India -como presidente del Consejo- desarrolló una sesión especial dedicada a este tema.

La importancia de la ley y el orden en las actividades que se realizan en el mar (Booth, 1985; Till, 2016; Bowers, I., & Koh, S., 2019) y la trascendencia del océano como medio para el desarrollo de la cotidianidad en la vida de las diferentes sociedades (Till, 2007) hacen que los Estados necesiten, cada vez más, hacer presencia y ejercer control sobre las funciones que se derivan de las obligaciones como Estado Costero o Ribereño³, de Abanderamiento⁴ y Rector del Puerto⁵ (Anderson, 1998). En muchos países, estas obligaciones de vigilancia y control de los espacios marítimos han sido otorgadas a cuerpos especializados que cumplen la función de guardacostas o policía marítima (Rivera-Páez, 2017). Para el caso colombiano, estas obligaciones se comparten entre la Dirección General Marítima (DIMAR) como autoridad marítima nacional y la Armada de Colombia que, a través del Cuerpo de Guardacostas -uno de sus componentes-, desarrolla actividades de policía en el mar y en los ríos limítrofes, otorgadas por la Ley.

El Cuerpo de Guardacostas de la Armada de Colombia (ARC) fue creado en 1979 mediante el Decreto 1874 de 1979, con la finalidad de cumplir con algunos enunciados de la llamada ‘Ley del mar’ en Colombia (Ley 10 de 1978), norma que establece el interés de la nación colombiana de ejercer sus derechos de soberanía en el mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental. Su activación se concretó a comienzos de la década de los noventa cuando se emitió el primer Plan Nacional de Desarrollo y se activaron las primeras unidades de guardacostas. A partir de ese momento, ha tenido un crecimiento sostenido, logrando el reconocimiento en el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana (2016), como el componente del Estado encargado de ejecutar las actividades de policía en las aguas jurisdiccionales y de manera concurrente con la Policía Nacional en la interfaz buque-puerto.

² Se entiende como Seguridad Integral Marítima a la gestión realizada de manera conjunta y armónica por autoridades, gremios y usuarios del sector marítimo, que está encaminada a reducir los diferentes tipos de riesgos asociados a las actividades marítimas que pueden afectar el desarrollo del territorio marítimo, fluvial y costero.

³ El Estado Costero o Ribereño se refiere a las obligaciones y derechos que tienen los Estados que tienen costa sobre el mar. Esto incluye la soberanía total o parcial sobre los espacios marinos adyacentes a la costa y los servicios que por esa condición debe proveer para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar.

⁴ El Estado de Abanderamiento se refiere a la función que tienen los Estados al darle la bandera a los buques y embarcaciones marítimas. Esto incluye, la responsabilidad de garantizar los estándares de navegabilidad y el derecho de ejercer la soberanía extraterritorial sobre estas.

⁵ El Estado Rector del Puerto (ERP) es la inspección de los buques extranjeros en los puertos nacionales para verificar que el estado del buque y su equipamiento cumplen los requisitos de la normativa internacional y que el buque está tripulado y operado de acuerdo con estas normas.





Hoy cuenta con veintidós comandos y estaciones de guardacostas cubriendo las jurisdicciones marítimas en el mar Caribe y el océano Pacífico y en el dominio fluvial sobre el río Amazonas.

De acuerdo con esta norma, se buscaba que este componente de la ARC cumpliera funciones en diferentes asuntos marítimos tales como, (i) la defensa de la soberanía; (ii) el control de la pesca; (iii) la represión del contrabando; (iv) la asistencia y el rescate en el mar; (v) la protección del medio marino contra la contaminación; (vi) la protección de los buques y sus tripulaciones; (vii) el control y la protección contra la migración irregular; (viii) el orden en el mar; (ix) la protección de los recursos naturales; (x) la colaboración con las investigaciones oceanográficas e hidrográficas; (xi) el control del tráfico marítimo y (xii) la colaboración con otros organismos del Estado y los particulares para el desarrollo de las actividades legítimas que se realicen en el mar. Teniendo en cuenta esto, surgen las preguntas orientadoras de esta investigación: ¿Cómo se ha avanzado en el desarrollo de las funciones asignadas por la ley? ¿Cuál es la importancia del Cuerpo de Guardacostas para la ARC? ¿Cómo contribuyen esos resultados en el posicionamiento geopolítico de Colombia en su intención de ser una potencia bioceánica sostenible a 2030?

Por ello, este capítulo tiene por objetivo dar cuenta de los hitos que ha tenido la evolución de este componente de la ARC, identificando algunos de los factores de éxito que le han permitido posicionarse a nivel regional como un referente en la lucha contra el crimen marítimo, en la Seguridad Integral Marítima y en el ejercicio de la autoridad en el mar. Para ello, en una primera sección se aborda la discusión desde una perspectiva histórica, construyendo en paralelo una línea de tiempo y el análisis de los resultados obtenidos desde su activación hasta la fecha. En la segunda sección, la discusión se centra en reconocer los elementos diferenciadores que hacen del Cuerpo de Guardacostas, un componente esencial para la misión institucional. En la tercera sección, el análisis sobre la importancia de la función que se cumple, en el marco del sistema internacional, complementa y muestra el significativo aporte que la ARC hace a la política exterior del país y al posicionamiento geopolítico de la nación. Finalmente, se presentan algunas reflexiones finales con la idea de fortalecer la labor encomendada.

Este trabajo se basó en la revisión de archivos para buscar documentos que sirvieron para la estructura e historia de la organización, entrevistas a un número significativo de oficiales que han participado de la historia del Cuerpo de guardacostas, al recuento autobiográfico de lo que los autores vivieron como oficiales de guardacostas durante su servicio en la institución y a fuentes secundarias que han contribuido en el recuento de la historia de este cuerpo. Se busca así aportar en el crecimiento y desarrollo de las condiciones necesarias para que esa organización siga progresando y fortaleciendo el ejercicio de la autoridad en el mar. Las amenazas a las que se enfrenta el Estado colombiano y el uso del mar con fines delictivos hacen perentorio que el país conozca los esfuerzos realizados por la ARC para salvaguardar la ley y el





orden en el mar en todas sus dimensiones. El fortalecimiento de este componente le permitirá a la nación contrarrestar las crecientes amenazas que se ciernen sobre el mar y sus usuarios. De igual forma, retomando que la seguridad marítima es cada vez más un asunto de relaciones internacionales que demanda de los Estados ribereños el mayor compromiso posible para cooperar con las demás naciones del mundo, las acciones que desarrolla este Cuerpo le permiten al país consolidar alianzas y desarrollar acciones estratégicas que posicionen aún más al país en su meta de ser una Potencia Bioceánica Sostenible a 2030 (CONPES, 2020).

EL CUERPO DE GUARDACOSTAS DESDE LA PERSPECTIVA HISTÓRICA

La disyuntiva entre desarrollar un poder naval que se fundamente en una marina de guerra con unidades estratégicas y otro que se base en capacidades de ejercicio de la autoridad en el mar que trabaje predominantemente en operaciones de ley y orden, ha sido constante en la historia del país desde la Independencia misma. Afortunadamente, en épocas recientes, el Gobierno nacional, asesorado por el Mando Naval, ha logrado comprender que de la misma forma como, teóricamente, algunas escuelas señalan que el Poder Marítimo es la confluencia del Poder Naval y los Intereses Marítimos. Las Armadas además de su rol militar, tienen un rol policivo y diplomático, que demanda una visión integral del espectro de actuación de la institución, en la que una organización como los guardacostas juega un papel fundamental (Booth, 1985; CONPES, 2020). En esta sección, entonces, nos centraremos en hacer un recorrido histórico sobre la evolución de lo que representa una organización de este tipo y cómo se ha incrustado en la historia de la ARC, contribuyendo a los resultados e impactos que hoy se han logrado.

El ejercicio de la autoridad en el mar, en el caso colombiano, no es reciente. Durante la Colonia y posteriormente con el proceso de Independencia se mantuvieron las instituciones establecidas por España para combatir principalmente el contrabando (Román, 2000). La crisis financiera del naciente Estado originó una reducción de las capacidades durante el siglo XIX y solo hasta el resurgimiento de la Armada a mediados del siglo XX se logró la estabilización de una institución que asumiera las diferentes responsabilidades de la autoridad marítima. (Rivera-Páez, 2017). Sin embargo, la configuración de un cuerpo naval de carácter policial que atendiera los asuntos del orden público, así como los requerimientos emanados por las organizaciones marítimas internacionales públicas y privadas en el mar, solo vino a darse durante la segunda mitad del siglo XX. Eso contribuyó también para fortalecer el sistema de gobernanza marítima, al contar con la institucionalidad nacional necesaria para articular los esfuerzos de control de las diferentes actividades marítimas que se realizan en aguas jurisdiccionales.

Durante el siglo XIX y comienzos del siglo XX la función de guardacostas estuvo directamente ligada a las aduanas y a la actividad de represión del contrabando. De hecho, en





la exposición del secretario de Hacienda al Congreso de la República en 1826, el honorable ciudadano José María del Castillo y Rada evidenciaba la necesidad de establecer un cuerpo de guardacostas que tuviera como destino “recorrer continuamente las partes que median entre dos puertos” (p.39) como mecanismo para combatir el fraude al fisco de la naciente Gran Colombia. Tarea que le había sido asignada a esa Secretaría (hoy Ministerio) de Hacienda mediante Decreto del 5 de abril de 1815 que determinaba los negocios que debía adelantar cada una de las Secretarías de Estado (Castillo y Rada, 1952). Como lo señala Laurent (2008), el contrabando en el siglo XIX se estableció como fuente importante de la economía para el territorio colombiano. “El comercio ilícito permitía abastecer los mercados locales con productos no disponibles por la vía lícita” (p. 553). La provisión de tabaco y pólvora, la adquisición de manufacturas europeas, las regiones alejadas de los centros comerciales y la producción local se vieron beneficiados por esta práctica. El contrabando dinamizó los intercambios comerciales con el exterior, “en la medida en que permitía ofrecer mercancía más barata a los consumidores” (Laurnet, 2008, p. 554).

Laurent (2011) describe cómo a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, la carencia de un número suficiente de buques de guardacostas fue una constante y marcó parte de las discusiones sostenidas por los secretarios de Hacienda, quienes veían con preocupación la poca capacidad para interceptar el contrabando que se presentaba a lo largo de la costa Caribe colombiana. Entre 1860 y 1880 solo se contaba con un buque destinado a ese servicio y posteriormente hacia 1884, a pesar de las solicitudes, se contaba con una goleta adicional de capacidades muy limitadas. El problema para que se diera esa carencia radicaba en los costos asociados a su mantenimiento que para la época (1874) era de 6.000 pesos anuales, monto que era importante para las arcas del Estado. Si bien estas funciones estaban a cargo de los resguardos de aduanas, esta historia resulta importante ya que, como lo señala esa autora, de alguna forma, fueron estas unidades las que mantuvieron la presencia naval en las aguas colombianas durante todo el siglo XIX.

No es hasta 1912 cuando para desarrollar el Código Fiscal Nacional, mediante la Ley 7 de ese año, el Congreso de la República autoriza “al Gobierno para gastar hasta ciento veinticinco mil pesos oro (\$125.000) en la adquisición y equipo de seis guardacostas destinados al celo del contrabando en la costa Atlántica y en la del Pacífico”. Al año siguiente, siguiendo esa lógica se expide el Decreto 385 de 1913 para reglamentar el servicio de guardacostas, que comenzaría a funcionar con cuatro vapores adquiridos a la Casa Yarrow & Co. Un reconocido astillero escocés localizado en Glasgow. Estos guardacostas fueron destinados a,

la vigilancia de las costas y al celo del contrabando, en la forma siguiente: el número 1 tendrá su centro de operaciones en Barranquilla, y dependerá de la Administración de ésta [sic] Aduana; el número 2 estará a órdenes del Administrador de la Aduana de San-





ta Marta; el número 3, en Buenaventura, y dependerá del Administrador de la Aduana de este puerto; y el número 4, en Tumaco, a órdenes del Administrador de la Aduana. (Decreto 643 de 1915)

En 1916, al guardacostas 1 se le cambia su destinación hacia Cartagena quedando bajo el control de la Aduana de esa ciudad (Decreto 45, 1916). García (2011) hace un recuento de escritos de la época (década de los 20s) donde se afirma que algunos de los oficiales graduados de la primera escuela naval (la organizada por el presidente Rafael Reyes en 1907), como los capitanes Virgilio Mastrodoménico, Pablo Nieto, Froilán Valenzuela, Mario Caicedo y Luis María Galindo, entre otros, ejercieron el comando de estas embarcaciones. Con la Ley 35 de 1923, el Congreso de la República autoriza establecer el servicio permanente de “hasta seis guardacostas destinados exclusivamente al celo del contrabando en la costa del Atlántico y en la del Pacífico” y en 1924 el Gobierno, mediante el Decreto 218, ordena la adquisición de tres nuevos buques que entrarán en operación en 1926 con los nombres de “Carabobo”, “Pichincha” y “Boyacá” (Decreto 1011, 1926) los cuales jugarían un papel clave en el transporte de tropas hacía el área del Putumayo durante el conflicto con el Perú en 1932 y serían de alguna forma, parte de la base para la estructuración de la marina moderna que conocemos hoy.

En las décadas siguientes, mientras se organizaba lo que hoy es la Armada de Colombia, algunos de los buques de la institución contribuyeron a combatir ese flagelo que afectaba las finanzas del Estado colombiano. La historia del ARC “Almirante Padilla” en Puerto López, que el maestro Rafael Escalona dejó plasmada en un vallenato, se comprende mejor si se conoce que con *el Decreto 2605 de 1950* por el cual se dictaron algunas disposiciones sobre represión del contrabando, se estableció que:

Artículo 1°. El personal y Unidades de la Armada Nacional, con los medios de que dispone y sin perjuicio de la misión que le es propia, tendrá a su cargo la vigilancia de las costas nacionales para impedir la importación y exportación clandestina de mercancías, y especialmente la de los elementos y equipos utilizables contra la existencia y seguridad del Estado. (Decreto 2605, 1950, artículo 1)

La justificación para esto se sustentaba en el deber del Gobierno “para impedir la importación clandestina de elementos utilizables contra la existencia y seguridad del Estado” y,

Que por las dificultades actuales de orden económico; no es posible adquirir las embarcaciones marítimas adecuadas para ejercer la vigilancia de las costas; que, en parte, y mientras se provee a la adquisición de los equipos necesarios, este servicio puede ser prestado por el personal y Unidades de la Armada Nacional. (Decreto 2605, 1950, Considerando)

En estricto sentido, este decreto sigue vigente y ha sido reforzado con otras normas que le dan potestad a la ARC para ejercer la autoridad en el mar y reprimir el contrabando. En





la práctica, las unidades de la ARC compartieron la responsabilidad de reprimir el contrabando con unidades que pertenecían al Resguardo de Aduanas y que conformaban el Cuerpo de Guardacostas de la Aduana Nacional que funcionó desde el 8 de abril de 1826 hasta mediados de 1991 cuando, mediante un acuerdo interinstitucional, la Armada asumió el control de la actividad en total extensión. Durante ese periodo, algunos de los buques que prestaron el servicio de guardacostas fueron las patrulleras de guardacostas, Gonzalo Restrepo, ARC Capitán Binney, Rafael Reyes, Vázquez Cobo, Esteban Jaramillo, Carlos E. Restrepo, Pedro Gual, Carlos Albán, Soto del Corral y Ñito Restrepo, entre otras. También durante ese periodo, el cargo de Comandante de la Flotilla de Guardacostas, así como los comandos de esas unidades fueron cubiertos principalmente con oficiales en retiro de la ARC (García, 2011).

La historia moderna del Cuerpo de Guardacostas inicia, al interior de la ARC, en 1979 con la expedición del ya referido Decreto 1874 que ordenó su creación. Este decreto hace parte de una serie de acciones que se desarrollaron por parte del Gobierno nacional durante las décadas de los años sesenta y setenta acompañadas por algunas organizaciones de la sociedad civil (Pulecio, 1984) en el marco del posicionamiento marítimo del país. Incluyeron, la promulgación de la Ley 10 de 1978, que es la base jurídica del decreto en mención; la firma de acuerdos limítrofes con varios países (Costa Rica, Ecuador, Haití, Panamá y República Dominicana) que configuraron las aguas bajo soberanía colombiana en el mar Caribe y el océano Pacífico y la aprobación de la Convención relativa a la Organización Consultiva Marítima (hoy Organización Marítima Internacional, OMI) que hizo miembro al país de las iniciativas en materia de seguridad de la vida humana en el mar, protección del medio marino y facilitación del comercio internacional por buques.

Si bien se creó en 1979, la activación del Cuerpo de Guardacostas de la ARC no se da hasta 1991, cuando en cumplimiento a la Directiva Presidencial 005 que buscaba disminuir los altos índices de criminalidad, reducir la violencia social y desarrollar medidas de largo alcance que contribuyeran a la tranquilidad pública, dentro de las medidas para “combatir todos los eslabones de la cadena del narcotráfico”, se establece que el Comando de Guardacostas será el encargado de adelantar operaciones en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas por vía marítima, ordenando en el numeral 2.2.3. que se “organizará y activará...de acuerdo con [sic] lo previsto en el Decreto 1874 de 1979” (Directiva Presidencial 005, 1991).

Para cumplir con este mandato, bajo la dirección del entonces Capitán de Navío José Augusto Matallana Rodríguez -quien años después moriría, siendo Contralmirante en servicio activo, en un trágico accidente aéreo en el Pacífico colombiano- se estructuró el primer plan de desarrollo a diez años. Este plan incluía la proyección de crecimiento en materia de estaciones costeras, sistemas de vigilancia, talleres de mantenimiento, personal y unidades a flote





que debía irse implementando a lo largo de las costas del país. Para darle vida al proyecto, se traspasaron a esta nueva organización los buques ARC Quitasueño, ARC Alburquerque, ARC Crispiniano Henao, ARC José María Palas, ARC S2 Jaime Ramírez Castro, ARC Juan Nepomuceno Peña, ARC David Salas, ARC Manuel Sáenz, ARC Espartana y el ARC Jaime Rook. Igualmente, se activó el Comando de Guardacostas del Atlántico (hoy Guardacostas del Caribe) bajo el comando del entonces CF Fernando Yance Villamil, se activó la Estación de Guardacostas de Cartagena y se incorporaron las primeras diez lanchas de reacción rápida tipo Delfín de fabricación estadounidense (García, 2011).

En 1994, se activó la Estación de Guardacostas de San Andrés, se incorporaron el ARC José María García de Toledo y el ARC Juan Nepomuceno Eslava y se creó lo que hoy es la Escuela Internacional de Guardacostas⁶. Respecto de esta última unidad, inicialmente, con el apoyo de Equipos Móviles de Entrenamiento (MET por su sigla en inglés) de Guardacostas de Estados Unidos, se capacitó al personal que iba a tripular las unidades de guardacostas, y a quienes se iban a desempeñar como instructores de la escuela. Los cursos estuvieron enfocados en procedimientos relacionados con las visitas de registro, la interdicción marítima, la búsqueda y rescate en el mar, primeros auxilios, supervivencia en el mar y motores fuera de borda, entre otros. Estos módulos serían, años después, parte del Curso Básico Integral de Guardacostas. También, en 1994, se creó mediante el Decreto 399, la medalla Servicios Distinguidos al Cuerpo de Guardacostas para estimular y premiar al personal que sobresalga por sus capacidades profesionales, técnicas y dedicación en beneficio de este cuerpo. La joya lleva el escudo y el lema que identifica a los guardacostas colombianos: ‘Servir a la humanidad protegiendo la vida en el mar’ (Decreto 399, 1994).

En 1996, se activaron tanto el Comando de Guardacostas del Pacífico, como la estación en Buenaventura, bajo los comandos del entonces Capitán de Fragata Luis Hernando Wiest y el Teniente de Navío Gabriel Marín Charris, respectivamente. Desde entonces hasta hoy, se han activado en total quince estaciones que cubren además de las zonas ya mencionadas, Cartagena y Buenaventura, las áreas generales de San Andrés, Providencia, Punta Espada, Puerto Bolívar, Ballenas, Santa Marta, Barranquilla, Coveñas, el golfo de Urabá, Bahía Solano, Tumaco, Leticia y Puerto Carreño.

Adicional a ello, ha habido también una evolución importante en el tipo de lanchas que se utilizan para la actividad encargada en la jurisdicción. De las lanchas tipo Delfín, con casco en fibra de vidrio, a comienzos de los noventa, se pasó a lanchas tipo Langostas y posteriormente a las lanchas tipo Orca, las dos últimas de fabricación nacional. Estas fueron diseñadas con materiales compuestos de poliéster reforzado con fibra de vidrio. Hacia 2004, gracias al

⁶ En su momento se denominaba Departamento de Instrucción y Entrenamiento del Comando de Guardacostas del Atlántico con sede en la Base Naval ARC “Bolívar”.





Plan Colombia y como parte de los apoyos del Gobierno de los Estados Unidos, llegan al país lanchas del tipo Midnight Express, que alcanzan un radio de acción de 320 millas náuticas.

Al comienzo de la siguiente década, gracias a la cooperación interinstitucional con la industria nacional, específicamente la empresa Eduardoño, se ponen en funcionamiento los botes Barracuda 380 y se incorporan siete botes tipo Apóstol de la empresa SAFE Boats International. Desde 2017, comienzan a producirse en el país gracias a un convenio entre COTECMAR y esta empresa los botes de la clase Defender, de la clase Bahía 29C y recientemente, en julio de 2022, de la clase Arcángel.

Como lo identifica Zárate (2004), desde la fase conceptual de las Orca, algunos aspectos de ergonomía y comodidad para las tripulaciones, así como el rendimiento operacional, principalmente la velocidad final, la visibilidad desde la cabina y la resistencia del casco han sido fundamentales para estos cambios. No sobra decir, que, como es evidente con estos avances de la ingeniería naval colombiana, un aporte indirecto del Cuerpo de Guardacostas, a lo largo de esta historia, ha sido la promoción de la industria astillera nacional de este tipo de unidades, derivada de la necesidad de contrarrestar las innovaciones hechas por los narcotraficantes en botes para alcanzar mayores velocidades y capacidades de carga.

Cabe recalcar que en la última década se hicieron esfuerzos para estructurar el Plan de Desarrollo de Guardacostas 2015-2030 como piedra angular para el fortalecimiento de las capacidades existentes y el desarrollo de nuevas capacidades. Hoy, este Cuerpo, de gran importancia para la institución hace presencia en todas las regiones de Colombia con más de 2.345 hombres y 126 unidades a flote, tipo patrulleras, botes de bahía o Unidades de Reacción Rápida, ejerciendo la soberanía y el control territorial y, exigiendo el cumplimiento de la ley colombiana y los convenios internacionales en las aguas jurisdiccionales colombianas.

EL CUERPO DE GUARDACOSTAS DESDE LA PERSPECTIVA DE LA GESTIÓN PÚBLICA Y EL DESARROLLO INSTITUCIONAL

Dentro de su reflexión, de 1826, Castillo y Rada, al hacer alusión a la necesidad de ese Cuerpo de Guardacostas, señalaba que “se requiere pues otra precaucion [sic] adicional, la que por más que sea costosa, debe emplearse porque es necesaria” (p. 39) y muestra cómo los costos se constituyen en uno de los elementos determinantes en la discusión sobre las capacidades por implementar en cualquier momento de una nación (Castillo y Rada, 1952). Un factor determinante en la discusión sobre el tamaño y capacidades de una Armada cae en buena parte en el costo financiero que significa poseer una institución de este tipo y los beneficios que trae (Till, 2007). Por esta razón, en esta sección se abordará la importancia del Cuerpo de Guardacostas desde la perspectiva de la gestión pública, mostrando cómo la evolución de la organización al interior de la Armada ha traído grandes beneficios para la sociedad y el desarrollo del país.





En particular, se discutirán cuatro aspectos que permiten comprender la importancia del Cuerpo de Guardacostas desde su activación en 1991. En su orden, (i) el ejercicio de soberanía en el marco del cumplimiento de las obligaciones como Estado Costero y Estado Rector del Puerto, (ii) la contribución al fortalecimiento de la conciencia marítima nacional, (iii) el desarrollo de acciones para salvaguardar la vida humana en el mar y proteger el medio marino y, (iv) la visualización institucional en regiones apartadas de la geografía nacional contribuyendo a un mayor acercamiento de la institución a la comunidad marítima nacional e internacional.

Para un país como Colombia, con costa en dos mares, ejercer la soberanía sobre sus aguas jurisdiccionales, es de suma importancia. El Cuerpo de Guardacostas ha contribuido de manera sustantiva a preservar la ley y el orden en el mar colombiano. En el desarrollo de sus funciones, ha trabajado de manera conjunta, coordinada e interinstitucional para hacer cumplir la ley en las aguas marítimas colombianas. La ubicación de las estaciones de guardacostas, mencionadas previamente, a lo largo de las dos costas del país, ha permitido que a través del Sistema de Vigilancia Costera (SVC) se tenga una cobertura aproximada del 70 % sobre el mar territorial colombiano. Las operaciones desarrolladas con las unidades de guardacostas han permitido entre otras, que en apoyo a Migración Colombia se impacte en la migración irregular, desde y hacia el país. Desde 2018 (DIONA, 2022), se han logrado rescatar 1.043 víctimas del tráfico irregular de migrantes desarrollado por coyotes marítimos⁷ que operan en la región y en apoyo a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), se han decomisado cargas de contrabando por una cifra superior a los 43.000 millones de pesos. La tabla 1 presenta los resultados operacionales asociados a Guardacostas de la ARC entre 2018 y 2022.

En asuntos de soberanía, debe hacerse especial énfasis en la labor que cumple este Cuerpo en la interceptación de drogas ilícitas que se tratan de transportar por vía marítima. Su aporte a los resultados operacionales de la ARC, en la lucha contra el tráfico de drogas es cercano al 60 %. Desde 2018 (DIONA, 2022) se tienen registros de al menos 186 toneladas de clorhidrato de cocaína y 51 toneladas de marihuana incautadas en operaciones que han tenido como resultado la inmovilización de 271 embarcaciones y la incautación de, al menos, 27 semisumergibles. A esto debe sumarse la captura de 45 personas desarrollando minería ilegal y la incautación de cerca de 61.000 galones de combustible utilizado para actividades ilegales.

También, en la labor que desarrolla para la seguridad económica de las poblaciones más vulnerables localizadas en zonas apartadas de las ciudades principales. Por ejemplo, en la costa Pacífica, desde 2007 se comenzó a presentar un fenómeno de robo a las embarcaciones comerciales que conectan la región. Para entender esto, hay que examinar la zona: el Pacífico

⁷ Se refiere a “las personas que pasan en frontera ilegales, en pasos ilegales, a los migrantes ilegales; personas que falsifican documentos para poder entregar a estos ciudadanos extranjeros; personas que los transportan y otros que los reciben en alojamientos informales” (Infobae, 2021).





colombiano está poblado a lo largo de sus 1.500 km de costa por comunidades indígenas y pueblos afrocolombianos. Es una de las regiones más pobres de Colombia y la que tiene menos carreteras. Por ello, la vía marítima es clave para la movilización de personas y cargas. En 2018, se registraron 48 casos y en 2019, 27 con un impacto económico importante para pescadores artesanales y comerciantes de la región.

Tabla 1

Resultados operacionales del Cuerpo de Guardacostas de la ARC 2018-2022

Indicadores	2018	2019	2020	2021	2022*	TOTAL
Clorhidrato de Cocaína incautada (Kg)	21.177	43.412	41.623	53.279	27.083	186.574
Marihuana incautada (Kg)	2.605	6.160	16.277	15.727	10.438	51.207
Combustible incautado (Gls)	5.747	4.250	11.394	27.392	12.592	61.375
Personas capturadas por minería ilegal	9	7	11	3	4	45
Avalúo contrabando físico decomisado (\$)	3.862.436.518	5.321.459.997	8.596.691.605	25.879.749.435	265.233.498	43.925.571.053
Cantidad de operaciones de búsqueda y Rescate (BYR) ejecutadas (N o.)	94	94	75	85	41	389
Personas rescatadas en BYR (N o.)	649	489	273	408	193	2.012
Fauna silvestre en cautiverio rescatada (Un)	91	1.047	51	16	33	1.238
Flora incautada (m3)	5.920	2.176	5.230	13.622	1.810	28.758
Pesca ilegal incautada (Kg)	6.613	5.482	12.218	13.319	8.737	46.369
Migrantes irregulares rescatados (Personas)	479	103	102	137	222	1.043
Personas evacuadas (unidad)	152	232	195	213	81	873
Semisumergibles incautados (Un)	6	11	5	4	1	27
Embarcaciones Inmovilizadas	59	40	64	77	31	271

Nota. Cifra reportada hasta agosto de 2022.

Fuente: DIONA (2022).

Desde entonces, hasta hoy, la ARC ha logrado desactivar al menos seis organizaciones criminales durante los últimos diez años y ha asignado lanchas de guardacostas para escoltar las embarcaciones que lo soliciten logrando reducir, año tras año, el impacto del fenómeno.

Además, aporta en la seguridad energética de la nación al brindar protección a la infraestructura energética nacional localizada en el dominio marítimo nacional. De forma particular, la seguridad en los terminales petroleros de Coveñas, Tumaco y Buenaventura, en la Refinería de Cartagena y en el terminal de Pozos Colorados, en Santa Marta. También en las plataformas de producción de gas natural en la Alta Guajira (Chuchupa I y II) y en el puerto carbonífero de Puerto Bolívar, además del aseguramiento de la seguridad de toda la actividad offshore que se desarrolla en las aguas colombianas.





Guardacostas en Colombia ha trabajado de la mano de la DIMAR en el fortalecimiento de la Conciencia Marítima Nacional. Desde comienzos del presente siglo, se han desarrollado actividades de prevención, ejerciendo controles y campañas de socialización y concientización en los terminales turísticos, para fomentar buenos hábitos y conductas de seguridad marítima, tanto en los operadores como en los usuarios del sistema de transporte a sitios turísticos de interés. Gracias a esto, se logró la reducción de incidentes y siniestros en el mar durante las temporadas de vacaciones y de alto flujo de turistas en puertos de la importancia de Cartagena, Santa Marta y el golfo de Urabá, salvaguardando así la vida humana en el mar. De igual manera, mediante la acción de fiscalización en el cumplimiento de la normatividad marítima, se hace uso de la potestad policiva en el mar, para concientizar en el cumplimiento de esa legislación e imponer multas a los operadores de las embarcaciones que incumplan las normas de marina mercante poniendo en riesgo a los turistas.

En otra arista de su accionar, el Cuerpo de Guardacostas es responsable de operaciones para salvaguardar la vida humana en el mar, los recursos medioambientales y la protección de fronteras tanto marítimas como fluviales. Es así como las actividades de seguridad son en lo intangible un aporte valioso al progreso del país, ya que a través de las operaciones que desarrolla mantiene una permanente cobertura en términos de seguridad en las aguas marítimas jurisdiccionales y en el área de responsabilidad fluvial asignada. Según DIONA (2022), desde 2018 se han desarrollado 389 operaciones de búsqueda y rescate en el mar, rescatando 2012 personas. Igualmente, en el desarrollo de operaciones de control marítimo, se ha logrado la incautación de al menos 1.238 unidades de fauna silvestre, 46 toneladas de pesca ilegal, no declarada o no reglamentada (INDNR) y cerca de 28.000 metros cúbicos de flora explotada sin el cumplimiento de los requisitos de ley (Tabla 1).

En todas las regiones de la costa (mar Caribe y océano Pacífico) y en dos de los ríos limítrofes más importantes, el Amazonas y el Orinoco, están presentes las unidades del Cuerpo de Guardacostas. Además de la labor de seguridad, se mantiene una fuerte interacción con la comunidad. Como muestra de ello, en apoyo al sistema sanitario nacional se han evacuado, hacia centros de mayor capacidad, 873 personas que han sufrido algún tipo de emergencia médica. De igual forma, se destaca el apoyo y compromiso que han tenido las diferentes unidades de Guardacostas para la atención de desastres producidos por fenómenos naturales. Es el caso, por ejemplo, de los apoyos brindados por el paso del huracán Iota en el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Pero también se destaca que, en esas labores de rescate, una de las poblaciones que mayores beneficios ha obtenido de este tipo de operaciones son las comunidades de pescadores artesanales que por diferentes motivos quedan a la deriva en el mar.





EL CUERPO DE GUARDACOSTAS DESDE LA PERSPECTIVA GEOPOLÍTICA

Como lo señalara el Comandante de la ARC en 2021, Almirante Gabriel Pérez Garcés (agosto 2020 a agosto 2022), al conmemorarse el cuadragésimo segundo aniversario de la creación del Cuerpo de Guardacostas:

El fortalecimiento del talento humano, a través del entrenamiento, aunado a la evolución doctrinal adquirida con la experiencia y a un equipamiento cada vez más apropiado, le ha permitido al Cuerpo de Guardacostas desarrollar capacidades de interdicción marítima y fluvial, convirtiéndolo en un referente regional. (ARC, 2021, min. 0:43)

El Cuerpo de Guardacostas de la Armada contribuye para el posicionamiento geopolítico del país y la influencia de la institución en la región. A partir de múltiples tipos de actividades de cooperación internacional, la institución, como se describió en la primera parte de este capítulo, ha tenido la oportunidad de fortalecer sus capacidades operacionales para atender sus obligaciones, pero también ha contribuido a fortalecer las capacidades de otros países en la región. El papel de la Escuela Internacional de Guardacostas, la cooperación internacional, a través de programas de apoyo en coordinación con los Estados Unidos, la Campaña Naval y Fluvial “ORIÓN” y la cooperación Sur-Sur en materia de lucha contra el flagelo de las drogas ilícitas, han sido clave para esto. A continuación, se muestran algunos de estos impactos.

La experiencia adquirida por las tripulaciones y por los Estados Mayores en las estaciones y comandos de guardacostas, son un activo estratégico que ha sido aprovechado por la institución para lograr influir en la región. La Escuela Internacional de Guardacostas, como ya se mencionó, se encarga de la formación de personal nacional y extranjero en diferentes temas relacionados con la aplicación de la ley y el ejercicio de la autoridad en el mar. Desde 2013, la Escuela ha recibido tripulantes de “las Armadas, las Marinas, las Fuerzas Navales, los Cuerpos de Guardacostas y las instituciones de seguridad intervinientes en el control y la seguridad marítima continental” (ENSUB, 2022). En total, ha recibido a más de 5.369 estudiantes incluyendo 1.115 estudiantes provenientes de Argentina, Belice, Brasil, Canadá, Chile, Costa de Marfil, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Francia, Guatemala, Haití, Honduras, Jamaica, México, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Trinidad y Tobago y Uruguay. La mayoría de estos estudiantes ha participado en el Curso Internacional de Interdicción Marítima, que se ha convertido en un referente regional para la lucha contra las drogas y el crimen marítimo. En el marco de este curso, no solo se conoce sobre aspectos propios de la lucha contra el flagelo de las drogas ilícitas, sino que también se discuten temas de interés sobre pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, y, en general, otras manifestaciones del multicitrimen transnacional.





Adicional a esta capacitación que se desarrolla predominantemente en las instalaciones de la Escuela Internacional de Guardacostas, también miembros del Cuerpo de Guardacostas de Colombia han capacitado personal de otras fuerzas del orden a través del programa de cooperación triangular⁸ desarrollado por la Armada colombiana, el Gobierno de los Estados Unidos y varios de los países centroamericanos. Este programa, además de fortalecer la capacitación y el entrenamiento a terceros países, tiene un impacto estratégico al ampliar las redes de acción y facilitar la interacción entre autoridades marítimas con funciones policivas en sus aguas de competencia. Esta cooperación se ha dado, principalmente, con Panamá, Costa Rica, Honduras, El Salvador, República Dominicana y Guatemala con el desplazamiento de Grupos Móviles de Guardacostas (GMC) que han impartido capacitación sobre procedimientos de visita y registro a embarcaciones sospechosas, técnicas para sobrevivir en el mar y prácticas de tiro sobre blancos en movimiento en el mar, entre otros.

Como señalan Graefrath y Jahn (2021), la cooperación es uno de los conceptos centrales en relaciones internacionales. En la lucha contra el flagelo de las drogas ilícitas, esto es aún más que evidente (Uribe-Cáceres, 2017). Por eso, la ARC ha venido trabajando mediante diferentes estrategias para contrarrestarlo⁹. Dos de los mecanismos que han involucrado activamente al Cuerpo de Guardacostas, son las Operaciones Combinadas con Armadas y Cuerpos de Guardacostas de otros países y la cooperación Sur-Sur. La Campaña Naval y Fluvial “ORIÓN” es un ejemplo de esto (Rivera-Páez, 2022). Esta iniciativa surge al interior de la ARC en 2016 para luchar de manera articulada contra el tráfico de sustancias ilegales por vía marítima y los delitos conexos a este tráfico. Se basa en la aplicación de acuerdos bilaterales de cooperación internacional firmados por el país con países de la región. A modo de ejemplo de este tipo de acuerdos, vale la pena presentar la forma como el Cuerpo de Guardacostas describe algunos de los resultados más importantes en 2020 en su Informe Anual de Rendimiento:

Un ejemplo notable fue en junio de 2020, cuando el USCGC VIGILANT y la Armada colombiana llevaron a cabo un abordaje de varios días de la motonave de 75 pies CAP WHITE en el Caribe occidental. Los extensos esfuerzos durante el abordaje en el mar y en el muelle por parte de múltiples agencias estadounidenses y colombianas condujeron a la incautación de 7.575 kilogramos de cocaína que estaba mezclada con una arcilla blanca blanda oculta en bolsas de 50 libras. Se trata de la mayor interdicción de cocaína realizada por guardacostas en la región del Caribe en 12 años. (USCG, 2020)

⁸ La cooperación triangular, “se refiere a los programas de cooperación en los que un oferente tradicional del Norte se alía con un país de renta media que también actúa de socio oferente, con miras a explotar la complementariedad entre ellos en favor de la cooperación en un país de menor nivel de desarrollo” (Tickner, 2016, p. 18).

⁹ Para más información sobre este tópico, se recomienda leer el capítulo VIII de este libro “La Armada de Colombia en la guerra contra el narcotráfico”.





Como parte de estos mecanismos de cooperación internacional, Guardacostas también ha apoyado la labor de la Agencia Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia, desarrollando jornadas en isla Múcura y en el islote de Santa Cruz, llevando donaciones internacionales en especie.

REFLEXIONES FINALES

La importancia de la función que desempeña el Cuerpo de Guardacostas de la Armada de Colombia para la seguridad marítima de la nación y de la región es determinante. El espectro de actuación de esta institución incluye la protección del medio marino, la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar, la protección de infraestructura crítica, la persecución de crímenes como el tráfico de estupefacientes, la piratería y el robo a mano armada, el contrabando de combustibles y otros bienes de valor, el tráfico de armas y de migrantes irregulares, entre muchos otros. Por ello, las amenazas a las que se enfrenta la sociedad colombiana por el uso del mar con fines delincuenciales hacen perentorio avanzar en el fortalecimiento de capacidades y competencias para que la ARC, a través de su Cuerpo de Guardacostas, pueda continuar adelantando su trabajo en los espacios marítimos jurisdiccionales de la nación con el blindaje jurídico necesario. La seguridad marítima es cada vez más un asunto de relaciones internacionales que demanda de los Estados ribereños el mayor compromiso posible para cooperar con las demás naciones del mundo y así contrarrestar las crecientes amenazas que se ciernen sobre el mar y sus usuarios.

El aumento del tráfico de veleros y botes de recreo por la región y la apuesta por fomentar el turismo en las zonas costeras del mar Caribe y el océano Pacífico, hacen prever que la demanda por acciones como Estado costero relacionadas con la Seguridad Integral Marítima deberán ser satisfechas a través de las operaciones de guardacostas. Por ende, el fortalecimiento de este componente es clave para el desarrollo de la Armada de Colombia.





Referencias bibliográficas

- Anderson, D. (1998). *The roles of flag States, port States, coastal States, and international organizations in the enforcement of international rules (...)*. *Sing. J. Int'l & Comp.* 50 (2), 557.
- Armada de Colombia. (2021, 2 de agosto). *Guardacostas 42 años salvaguardando la vida humana en el mar y ríos*. [Video]. YouTube. <https://n9.cl/azvcp>
- Booth, K. (1985). *Law, force, and diplomacy at sea*. Routledge.
- Bowers, I., & Koh, S. (2019). *Grey and White Hulls. An International Analysis of the Navy-Coastguard Nexus*. Singapore: Palgrave Macmillan.
- Castillo y Rada, J. (1952). *Memorias de Hacienda 1823-1826-1827*. Publicaciones del Banco de la República. <https://n9.cl/r1zq7s>
- Código Nacional de Seguridad y Convivencia, Ley 1801 de 2016, Congreso de la República de Colombia (2016).
http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1801_2016.html
- Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES). (2020). Colombia, potencia bioceánica sostenible 2030. Departamento Nacional de Planeación. <https://n9.cl/v9hra>
- Decreto 385 de 1913. Por el cual se reglamenta el servicio de los guardacostas. Presidencia de la República de Colombia. <https://n9.cl/w3r4l>
- Decreto 643 de 1915. Reglamentario del servicio de guardacostas. Presidencia de la República de Colombia. <https://n9.cl/mlt0o>
- Decreto 45 de 1916. Por el cual se destina el guardacostas número 1 al puerto de Cartagena. Presidencia de la República de Colombia. <https://n9.cl/ubw6pt>
- Decreto 218 de 1924. Por el cual se ordena la compra de tres guardacostas. Presidencia de la República de Colombia. <https://n9.cl/25yjm>
- Decreto 1011 de 1926. Por el cual se designa el personal de a bordo de los guardacostas Carabobo, Pichincha y Boyacá. Presidencia de la República de Colombia. <https://n9.cl/6ty5m>
- Decreto 2605 de 1950. Por el cual se dictan algunas disposiciones sobre represión del contrabando. Presidencia de la República. <https://n9.cl/4we2q>
- Decreto 1874 de 1979. Por el cual se crea el Cuerpo de Guardacostas y se dictan otras disposiciones. Presidencia de la República.
<https://n9.cl/vzc9i>
- Decreto 399 de 1994. Por el cual se adiciona el Decreto 1880 de 1988. Presidencia de la República de Colombia. Diario Oficial.
- Dirección de Operaciones de la Armada Nacional (DIONA). (2022). *Resultados operacionales de Guardacostas 2018-2021*.
- Directiva Presidencial 005 de 1991. Presidencia de la República de Colombia. (1991). Archivo General de la Nación.
- Escuela Naval de Suboficiales (ENSUB). (2022). Escuela Internacional de Guardacostas. <https://n9.cl/twnrg/>
- García, R. (2011). *Orígenes del Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional*. Revista Armada. 96, 46-55
- Graefrath, M. and Jahn, M. (2021). *Conceptualizing Interstate Cooperation. International Theory*, 1-29. doi:10.1017/S1752971921000208
- Infobae (2021, 9 de agosto). *Así funcionan las bandas de coyotes que trafican migrantes en Colombia*. <https://n9.cl/ql5es>
- Laurent, M. (2008). *Contrabando en Colombia en el siglo XIX: prácticas y discursos de resistencia y reproducción*. Bogotá: Ediciones Uniandes

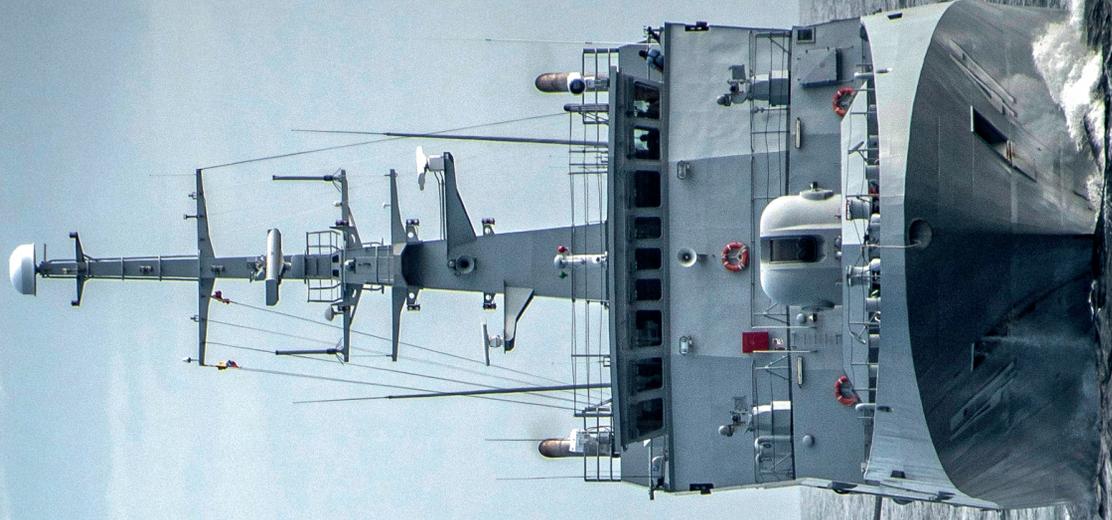




- Laurent, M. (2011). *Contrabandistas y aduaneros en la costa Caribe en el periodo federal. Historia Social del Caribe Colombiano: territorios, indígenas, trabajadores, cultura, memoria e historia*. Cartagena, Colombia: La Carreta Editores.
- Ley 7 de 1912. Sobre embarcaciones para el celo de contrabandos, y por la cual se da una autorización al Gobierno. Congreso de Colombia. <https://n9.cl/7xysj>
- Ley 35 de 1923. Sobre embarcaciones para el celo del contrabando. Congreso de Colombia. (1923). <https://n9.cl/teqhtt>
- Ley 10 de 1978. Por medio de la cual se dictan normas sobre mar territorial, zona económica exclusiva, plataforma continental, y se dictan otras disposiciones. Congreso de Colombia. (1978). <https://n9.cl/mkro0>
- Ley 1801 de 2016. Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana. Congreso de la República de Colombia. <https://n9.cl/avbn>
- Pulecio, G. (1984). *Colombia y su Organización Marítima Nacional*. Ediciones Tercer Mundo.
- Rivera-Páez, S. (2017). La Armada Nacional y la Autoridad Marítima en Colombia: Hacia una Autoridad Acuática Integral. En *El estado y el mar, relaciones con el poder marítimo, el poder naval y el desarrollo nacional* (pp. 253-280).
- Rivera-Páez, S. (2022). *Campaña Naval y Fluvial Orión: una oportunidad de Colombia para fortalecer la cooperación con la OTAN*. Revista Fuerzas Armadas, 62, 67-80.
- Román, E. (2000). *Análisis Histórico del Desarrollo Marítimo Colombiano*. Centro Editorial Fondo Rotatorio ARC.
- Tucker, A. (2016). *Exportación de la seguridad y política exterior de Colombia*. Friedrich-Ebert-Stiftung.
- Till, G. (2007). *El Poder Marítimo: una guía para el siglo XXI*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
- Till, G. (2016). The changing dynamics of seapower and concepts of battle. En *International Order at Sea* (pp. 177-197). Palgrave Macmillan.
- Uribe-Cáceres, S. (2017). El Narcotráfico por vía marítima, en Montero-Moncada (Ed.), *Narcotráfico y control territorial: una mirada desde el Ejército*. (pp. 187-239). ESDEG. <https://doi.org/10.25062/9789585625297.07>
- United States Coast Guard (USCG). (2020). *United States Coast Guard Annual Performance Report*. <https://n9.cl/991sv>
- Zárate, F. (2004). *Diseño y construcción de embarcaciones militares rápidas en Colombia*. <https://n9.cl/d1cd2>



Patrullero de Zona Económica Exclusiva ARC "7 de Agosto" en maniobras de toma y despegue de helicóptero embarcado.
Fuente: Armada de Colombia.





CAPÍTULO VIII

LA ARMADA DE COLOMBIA EN LA LUCHA CONTRA EL NARCOTRÁFICO¹

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287602465.08>

SERGIO URIBE-CÁCERES*
PATRICIA PRIETO ROMERO**

Resumen

Por sus altos niveles de violencia, vulneración de las comunidades y afectación al medioambiente, el narcotráfico ha sido una de las más grandes problemáticas para el Estado colombiano durante las últimas cuatro décadas. Progresivamente, su control se complejiza, pues las organizaciones criminales han estrechado sus vínculos con redes internacionales, lo que les permite utilizar nuevos métodos y tecnologías para el transporte marítimo de drogas ilícitas. El presente capítulo examina esta evolución de las organizaciones criminales transnacionales, así como la estrategia ‘Cerrando Espacios’, entre otros esfuerzos implementados por el Estado, a través de la Armada de Colombia, en la lucha contra el narcoterrorismo que tiene gran presencia en nuestros mares circundantes.

Palabras clave: Estrategias, interdicción marítima, narcotráfico marítimo, modalidades del narcotráfico, Organizaciones Criminales Transnacionales.

Introducción

El crecimiento del tráfico ilícito de narcóticos por vía marítima es uno de los mayores problemas que ha enfrentado y enfrenta aún la sociedad colombiana y su aparato estatal encargado de contrarrestarlo. Este flagelo se ha hecho cada vez más difícil de controlar, debido, principalmente, a los nuevos vínculos entre las organizaciones de narcotraficantes nacionales

¹ Capítulo de libro resultado del proyecto de investigación “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - II Fase”, del grupo de investigación “Masa Crítica”, de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, categorizado A1 por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (MinCiencias) y registrado con el código COL0123247. Los puntos de vista y los resultados de este capítulo pertenecen a los autores y no reflejan necesariamente los de las instituciones participantes

* **Capitán de Navío (R)**. Doctor en Derecho Internacional (*Cum Laude*) de la Universidad Alfonso X El Sabio de Madrid, España. Magíster en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra. Ingeniero Naval y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”. Profesor Titular e Investigador en la Escuela Superior de Guerra. Contacto: sergio.uribe@usa.net

** **Capitán de Corbeta**. Magíster en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra. Especialista en Gerencia de Proyectos de la Universidad Tecnológica de Bolívar. Especialista en Logística y Profesional en Ciencias Navales y Administración de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”. Contacto: patricia-prieto26@gmail.com.





con las redes internacionales que han implementado nuevas modalidades y tendencias tecnológicas para el transporte marítimo de drogas ilícitas (narcotráfico marítimo), principal medio de salida de drogas ilícitas desde Colombia hacia el exterior. En este sentido, Uribe-Cáceres (2017) argumenta:

El 90 % de la cocaína que entra ilegalmente a los Estados Unidos tiene su origen en Colombia. De ese muy alto porcentaje, el 94 % es transportado por vía marítima, saliendo de las costas colombianas sobre el mar Caribe y el océano Pacífico. (p. 187)

Por tal razón, el Estado colombiano entiende la gran responsabilidad y obligación frente a la lucha contra el narcotráfico, en especial por ser un país productor de cocaína.

La Armada de Colombia es la principal institución en seguridad y defensa del territorio marítimo colombiano a través del empleo del Poder Naval para el mantenimiento de la soberanía, integridad territorial y desarrollo integral de fronteras marítimas (PNOEC², 2018). Por lo tanto, la Armada de Colombia (en adelante ARC), orienta parte de sus esfuerzos en contribuir a la neutralización del narcoterrorismo que tiene gran presencia en los mares colombianos, a través de la interdicción marítima.

Ahora bien, en 1997 se firmó el Decreto 908 por el cual se promulga el “Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los EE. UU. para suprimir el tráfico ilícito por mar”, considerando la urgente necesidad en la cooperación internacional en la lucha contra este flagelo. Desde ese momento y hasta la fecha, la ARC ha implementado a través de los años diferentes estrategias y buenas prácticas para desarrollar la lucha contra este fenómeno criminal, lo que ha permitido aumentar y actualizar sus medios físicos y tecnológicos, así como la creación de unidades y dependencias dedicadas exclusivamente en participar activamente en esta problemática transnacional.

El narcotráfico en Colombia ha sido percibido como un tema de seguridad nacional y una amenaza a la integridad del Estado, mostrando un crecimiento exponencial a través del tiempo. Es importante remontarse de forma breve en el trasfondo de la violencia en Colombia a partir de mediados del siglo XX, la cual, según Patiño Villa, este tipo de violencia vivida a partir de esta época está dividida en cuatro periodos, así: un primer periodo de lo que se denominó a nivel nacional como ‘La Violencia’, lo ubicó entre 1945 y 1953, fue una violencia de carácter partidista, de liberales contra conservadores, que finalizó con el Golpe de Estado del General Gustavo Rojas Pinilla. El segundo periodo, situado entre 1954 y 1964, el cual se caracterizó por la extorsión sobre las actividades del mercado del café y otras labores de carácter similar. Un tercer periodo de violencia, que abarcó desde 1964 hasta 1991, se definió básicamente por la aparición y crecimiento de las guerrillas inicialmente de carácter rural. Estuvo muy influenciado por la Revolución cubana. La cuarta etapa de violencia se dio desde la década de 1980 y se

² PNOEC: Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros.





mantiene actualmente modificada, “en una combinación de grupos armados ilegales, principalmente guerrillas y grupos de autodefensa, con grupos mafiosos dedicados a actividades de las economías ilícitas más lucrativas” (Citado por Uribe-Cáceres, 2017).

En cuanto al periodo final del siglo XX, este terminó con la presencia de dos circunstancias cardinales que obligaron a una respuesta conjunta y contundente por parte del Estado y que condicionaron los roles de las FF.MM. colombianas. Por una parte, durante la década de los ochenta, con el intento de un proceso de paz con la guerrilla del M-19 que culminó con la trágica toma del Palacio de Justicia en 1985 y que generó el consiguiente recrudecimiento de la lucha antsubversiva por los Gobiernos de la época. Por otra parte, con la promulgación e implementación de la nueva Constitución Política colombiana de 1991, que transformó y modernizó la estructura estatal, haciéndola más actual y efectiva en la lucha contra los grandes carteles del narcotráfico que generaban muy altos niveles de violencia social y corrupción en la Colombia de finales del siglo pasado (Uribe-Cáceres, 2017).

La falta de capacidad del Estado para mantener el control total del territorio y la inestabilidad que se vivía involucró de lleno a sus FFF. MM., entre ellas de manera principal a la Armada Nacional en su rol de lucha contra el narcotráfico. Por ende, la misión institucional, las estrategias formuladas, los planes elaborados, las políticas dictadas, por parte de la Armada Nacional durante estos años estaban orientadas por los periodos de violencia particulares ya mencionados.

Ahora bien, actualmente el Estado colombiano continúa luchando esta guerra que amenaza la existencia misma de la nación y de sus valores fundamentales, dejando una marca profunda en la sociedad colombiana y que está muy lejos de terminar (Páez, 2021). Este fenómeno criminal, que se ha consolidado como el crimen transnacional con mayor afectación al orden constitucional y de seguridad hemisférica, ha obligado a los Estados a generar políticas y estrategias para su contención.

Por lo anterior, el Estado colombiano entiende la gran responsabilidad y obligación frente a la lucha contra el narcotráfico. Pero, esta problemática cada vez es más difícil de controlar, pues las organizaciones narcotraficantes han aumentado sus vínculos con las de narcotráfico internacional, lo que les ha permitido adquirir nuevas modalidades y tendencias tecnológicas para el transporte marítimo de drogas ilícitas (narcotráfico marítimo), principal medio de salida de Colombia hacia el exterior.

Por lo mencionado, se han venido proponiendo y aplicando estrategias en la lucha contra el narcotráfico a través de los Gobiernos de turno; se destaca el fortalecimiento de la interdicción integral marítima, fluvial, aérea y terrestre desde 2015 (Ministerio de Defensa, 2015). Asimismo, la cooperación internacional, dentro de la “Ruta Futuro: Política Integral para enfrentar el problema de las drogas 2018”, donde propusieron como objetivo promover el fortale-





cimiento de las capacidades de vigilancia, detección, seguimiento, identificación e interdicción de las unidades navales mediante el complemento de la capacidad de exploración aeronaval con el fin de intensificar el esfuerzo operacional en interdicción marítima, fluvial, terrestre y aérea para limitar la salida de la droga a los mercados internos y externos; las sustancias químicas utilizadas para los procesos de extracción y las nuevas rutas del narcotráfico (Ministerio de Justicia, 2018).

Por su parte, la ARC es la principal institución en seguridad y defensa del territorio marítimo colombiano a través del empleo del poder naval para el mantenimiento de la soberanía, integridad territorial y desarrollo integral de fronteras marítimas (PNOEC, 2018). Es por ello que orienta parte de sus esfuerzos en contribuir a la obtención de la neutralización del narcoterrorismo que tiene gran presencia en los mares colombianos, por ello la Institución es reconocida como una de las de mayor contribución en la lucha contra este fenómeno criminal y con capacidad de afectar sustancialmente todos los eslabones de elaboración de esta sustancia ilegal, aplicando su principal esfuerzo en la lucha contra el transporte marítimo de drogas ilícitas a través de la interdicción marítima, etapa en la que se obtiene una mayor afectación a la cadena productiva y de exportación del producto, dada la inversión ya realizada en esta fase.

A partir de lo expuesto, el presente capítulo tiene como objetivo principal identificar las estrategias que ha implementado la Armada de Colombia en la lucha contra el transporte marítimo de drogas ilícitas (narcotráfico marítimo). La metodología utilizada se centra en el método descriptivo-cualitativo, fundamentado en la revisión de la literatura existente sobre narcotráfico en general, como objeto de estudio. Para ello se acudió a fuentes primarias como la Dirección contra las Drogas, el Centro Internacional de Investigación contra el narcotráfico Marítimo, la Jefatura de Inteligencia Naval y la Dirección de Operaciones Navales, entre otras.

En este orden de ideas, el capítulo se divide en dos apartados. En el primero se caracterizan las diferentes modalidades del narcotráfico marítimo y su evolución, así como la mutación de las organizaciones criminales transnacionales. En el segundo, se exponen las estrategias que ha venido implementado la Armada de Colombia para combatir el tráfico ilegal de drogas por vía marítima, desde el lanzamiento de su primera estrategia contra el narcotráfico, en 2006, denominada 'Cerrando Espacios'. Finalmente, las conclusiones con fundamento en el cuerpo argumentativo y el análisis realizado en esta labor investigativa.

Evolución y caracterización de las modalidades del narcotráfico marítimo en Colombia y transformación de las Organizaciones Criminales Transnacionales (OCT)

Las organizaciones dedicadas al narcotráfico día a día evolucionan buscando nuevas alternativas de tecnología para no ser detectados. Por ello, en las últimas décadas se han podido identifi-





car diferentes modalidades y formas en que estos grupos ilegales trafican los narcóticos por vía marítima para el cumplimiento de sus objetivos delictivos.

El narcotráfico marítimo se ha convertido en un reto para el trabajo que desarrolla la ARC, puesto que las dinámicas de este han venido cambiando y mientras estas organizaciones narcoterroristas sigan obteniendo grandes cantidades de retorno y ganancias podrán conseguir nuevas tecnologías para no ser detectadas o identificadas.

En esta perspectiva, desde hace más de cuatro décadas se cuenta con registros del empleo de lanchas rápidas en Colombia, cuyo propósito principal es el de efectuar transporte de drogas ilícitas a través del mar.

El surgimiento de estas se da con el Cartel de Medellín, el cual introdujo diferentes rutas marítimas para poder transportar estas sustancias a otros países, las cuales han ido evolucionando hasta lo que hoy se conoce como las Go Fast³; este término se considera una evolución de las Cigarette Boats, cuya forma del casco se asemeja a la de un habano por su proa muy lanzada, para diseño de alta velocidad; estas lanchas han experimentado una evolución que se le podría llamar como la tecnificación del narcotráfico marítimo en los tiempos contemporáneos. La capacidad adquisitiva de las identificadas como Organizaciones Criminales Transnacionales (OCT) y la necesidad de evitar los controles de las autoridades han permitido cada vez más el empleo de esta modalidad.

Muchas características de las lanchas Go Fast han ido mejorando en busca de un mejor rendimiento y mejores prestaciones para los narcotraficantes. Su resistencia se fue mejorando con el paso de los años, los cascos que se utilizan actualmente son muy resistentes a los golpes de mar provocados por las altas velocidades y son resistentes a la corrosión. También son aislantes a las energías acústica y eléctrica, y, en algunos casos, minimizan la firma calórica de los motores, dificultando su detección (CIMCON, 2020).

Figura 1

Interdicción marítima a Go Fast por parte de la ARC



Fuente: Flórez (2012, p. 1).

³ Término usado para identificar a las lanchas de muy alta velocidad, utilizadas por las organizaciones narcoterroristas para transportar las drogas ilícitas por vía marítima.





Otros de los medios principales que han utilizado los narcoterroristas son los buques de alto bordo, así como buques de menor tamaño como pesqueros, de cabotaje, de recreo, mediante el cual el enemigo utiliza diferentes técnicas de ocultamiento, parámetro que describe el lugar preciso donde el estupefaciente fue encontrado al momento del hallazgo, lo cual podría ser a través de estructuras, compartimientos, cubiertas, parásitos (dispositivos que cuelgan, se adhieren o se remolcan al casco de una embarcación). De la misma manera, el enemigo utiliza diferentes métodos de contaminación, parámetro que define los actores (personas) que llevan a cabo dicha contaminación y ocultamiento de los estupefacientes, lo hacen a través de buzos, tripulantes, pasajeros, polizones, actores ilegales y funcionarios portuarios, entre otros.

Así mismo, otro de los medios de transporte marítimo utilizado para esta actividad ilícita, es el llamado semisumergible, el cual ha tenido una evolución tecnológica para no ser detectado fácilmente. Estos tipos de embarcación son bastante versátiles y poco detectables. Se construyen de manera artesanal con fibra de vidrio en lugares costeros donde permite el acceso desde aguas poco profundas hacia el mar. Su estructura por lo general es una embarcación tipo lancha, con forma en el casco muy aguda, modificada con una cubierta que protege la carga ilícita y una caseta para resguardar a sus tripulantes; cuenta con una propulsión de dos o más motores fuera de borda y bodegaje de una a cuatro toneladas de estupefacientes y es tripulada con hasta cuatro personas (CIMCON, 2017).

Teniendo en cuenta las estadísticas de incautación de estos artefactos semisumergibles y la densidad de eventos por centros nodales, la región Pacífico sur, es el epicentro estratégico de las organizaciones narcotraficantes para la construcción de este tipo de artefactos; las condiciones topográficas, variedad de afluentes hídricos, altos niveles de pobreza y la presencia activa de grupos armados ilegales son factores agravantes para mantener hasta hoy esta dinámica delictiva.

Figura 2

Interdicción marítima a semisumergible



Fuente: Armada de Colombia (2022a).





Las lanchas rápidas tipo Go Fast y los semisumergibles son construidos principalmente en las arterias fluviales del país; estos últimos tienen la capacidad de navegar en aguas poco profundas para luego ser dejados en espacios marítimos alejados de la costa. Las rutas fluviales son escenarios de camuflaje y ocultamiento para estos medios de transporte, dificultando la detección por parte de las diferentes autoridades.

De igual manera, los narcoterroristas han evolucionado en diferentes tecnologías para ayudar a los distintos medios a cumplir el objetivo deseado; entre esas destaca la modalidad de carga balizada, consistente en colocar intencionalmente una carga de estupefacientes en el agua, en una posición y área previamente establecida, sumergida o no, marcando su posición con un objeto flotante para luego poder ser recuperada. Los primeros reportes del empleo de este tipo de tecnología en el continente americano se obtuvieron en 2012. Desde entonces, ha sido cada vez mayor la presencia de estos equipos ‘sembrados’ de carga ilícita balizada (CIMCON, 2016).

Figura 3

Modalidades del transporte marítimo de drogas



Fuente: CIMCON (2020).





Tabla 1

Matriz de modalidades del narcotráfico marítimo

CONDICION	MODALIDAD	TECNICA (OCULTAMIENTO)	METODO (CONTAMINACIÓN)	
MOVILES	BUQUE ALTOBORDO	ESTRUCTURA	BUZO	
		COMPARTIMIENTOS	TRIPULANTE	
		CUBIERTAS	PASAJEROS	
		PARASITO	MTTO O CONSTRUCCION	
		CARGA	POLIZON	
		EQUIPO	ACTOR ILEGAL	
	BUQUE ESPECIALIZADO	EMBARCACION DE PESCA	ESTRUCTURA	BUZO
			COMPARTIMIENTOS	TRIPULANTE
			CUBIERTAS	MTTO O CONSTRUCCION
			PARASITO	MTTO O CONSTRUCCION
			CARGA	POLIZON
			EQUIPO	ACTOR ILEGAL
	EMBARCACION DE RECREO	EMBARCACION OFICIAL	ESTRUCTURA	BUZO
			COMPARTIMIENTOS	TRIPULANTE
			CUBIERTAS	MTTO O CONSTRUCCION
			PARASITO	TRIPULANTE SI ES JET SKY
			CARGA	
			EQUIPO	
	LANCHA GO FAST	EMBARCACION DE TRANSPORTE (MERCACIA Y PASAJEROS)	ESTRUCTURA	N/A
			CUBIERTA	
			PARASITO	
	SEMISUMERGIBLE- SEMISUMERGIBLE LPV - SUMERGIBLE	CONTENEDORES	ESTRUCTURA	BUZO
			COMPARTIMIENTOS	TRIPULANTE
			CUBIERTAS	PASAJERO
			PARASITO	EN MTTO O CONSTRUCCION
			CARGA	POLIZON
			EQUIPO	
	NADADOR	DRONES ACUATICOS	CARGA	DISTRIBUIDOR
			RIP ON/OFF	FUNCIONARIO PORTUARIO
			ESTRUCTURA	ACTOR ILEGAL
	ESTACIONARIA	CARGA A LA DERIVA		TRIPULANTE
ESTACIONARIA	CARGA BALIZADA (BOYA SATELITAL - RADIO BOYA)	N/A	N/A	
		DEPOSITO ILEGAL	N/A	

Fuente: CIMCON (2020).

Después de un análisis concienzudo de la evolución de los diferentes medios utilizados para el tráfico de drogas en el mar y de las diferentes etapas en el que desarrollan este proceso, la Inteligencia de la Armada de Colombia, las armadas de México y Guatemala, la Fuerza Naval de Honduras y la Marina de Guerra del Perú desarrollaron un trabajo conjunto que, a través de CIMCON, publicó la caracterización de las modalidades del narcotráfico marítimo en su catálogo divulgado en 2020 “Modalidades del Narcotráfico Marítimo” (Tabla No 1) (CIMCON, 2020).



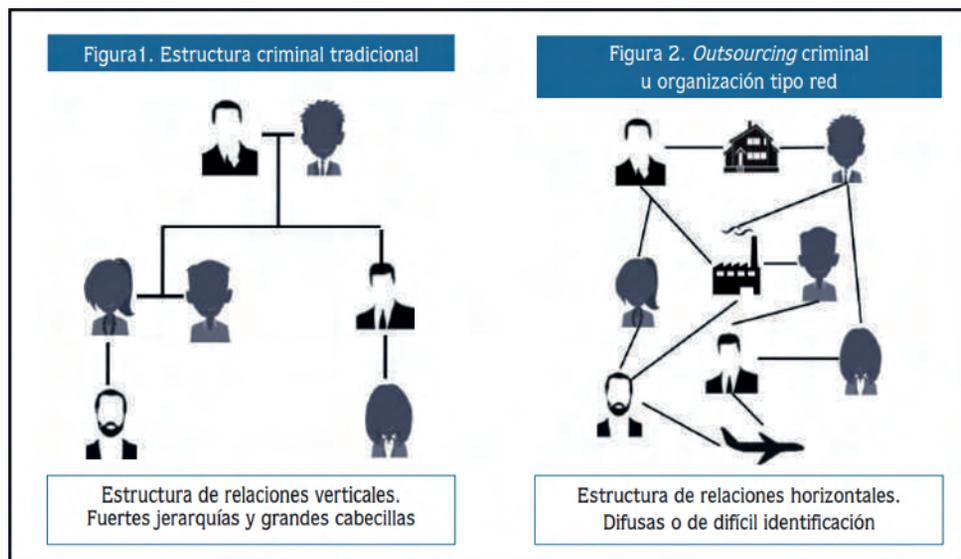


Paralelamente, es importante mencionar cómo han ido evolucionado las estructuras de las organizaciones criminales tradicionales, ya que esta es una de las principales causas para la implementación de las estrategias que ha desarrollado la ARC a través del tiempo.

Las OCT estaban organizadas en sus inicios de forma jerárquica y subordinada, pero con el paso de los años y por los diferentes retos y dificultades que se presentaban fueron mutando a lo que hoy se le conoce como outsourcing criminal:

Figura 4

Estructuras criminales



Fuente: Fiscalía General de la Nación (2020, p. 14).

Las estructuras criminales jerárquicamente organizadas, con cabezas visibles y controles estables sobre todas las fases de la actividad criminal, han dado paso a otro tipo de organizaciones más flexibles, caracterizadas por tener un control de fases específicas dentro de los procesos, en unos casos, y en otros ejercer la coordinación de nuevas organizaciones menores, sin control sobre todas las fases del proceso. A la luz de esta mutación, en la actualidad el crimen organizado se caracteriza por ser un conjunto de distintas redes con control local sobre fases específicas del delito que se coordinan entre ellas o a través de distintas organizaciones, en ocasiones de forma esporádica para perseguir sus objetivos. (Fiscalía General de la Nación, 2020, p. 13).

Por lo anterior, la Dirección Especializada contra el Narcotráfico de la Fiscalía ha impulsado un cambio en la guerra contra el narcotráfico y por ello ha propuesto el uso del concepto Sistema de Redes de Valor, con el propósito de visibilizar el modo en que se articulan las personas, actividades y procesos con el fin de introducir innovaciones criminales. Es aquí donde

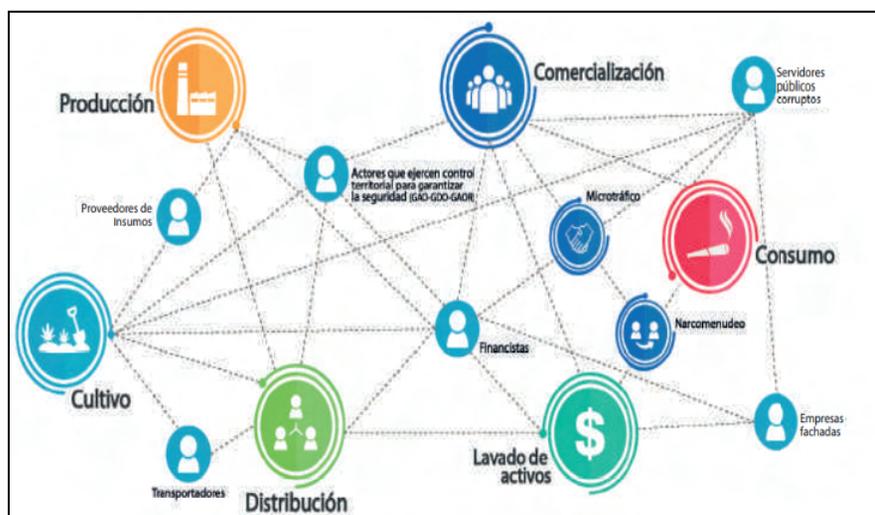




se evidencia que la producción de droga no es una cadena de valor estática como tradicionalmente se concebía.

Figura 5

Sistema de Redes de Valor del narcotráfico



Fuente: Fiscalía General de la Nación (2020, p. 15).

Las nuevas formas de organización criminal giran en torno a la especialización en la producción de bienes o servicios ilegales y responden a dinámicas de relacionamiento basadas en pactos o contratos. A esta forma de organización se le conoce como “outsourcing criminal u organización tipo red” (Fiscalía General de la Nación, 2020).

De acuerdo con lo anterior, las estrategias de la ARC en contra del narcotráfico se han venido adaptando permanentemente a los nuevos retos que el enemigo impone, con el propósito de aplicar el poder naval de forma eficiente y contundente dentro de su rol misional, tal como lo dijo el Almirante Ernesto Durán González, Comandante de la Armada Nacional en 2018:

La institución renueva y fortalece sus estrategias para abordar de manera eficaz la amenaza, adelantándose a los cambios en las modalidades de las organizaciones criminales transnacionales que se lucran del negocio del narcotráfico. Ya hemos aprendido y la experiencia nos ha demostrado que si enfrentamos esta amenaza de manera unilateral, como lo hacíamos durante los años setenta en donde nuestro esfuerzo como Fuerza contra los grupos alzados en armas era individual, no seríamos del todo efectivos y debíamos darles un giro a nuestros roles para ser contundentes en la necesidad estratégica de la Armada, a la hora de controlar todos los espacios marítimos y fluviales de Colombia, para fortalecer la lucha contra las drogas. Nuestra estrategia es entonces, anticiparnos a su habilidad de vulnerar controles y traspasar fronteras, asfixiando sus finanzas y des-





articulando sus redes en cada uno de los eslabones de la cadena de valor que mueven este negocio. (Centro Internacional Marítimo de Análisis contra las Drogas, 2018, p. 2)

Figura 6

Control de espacios marítimos jurisdiccionales de Colombia



Fuente: Armada de Colombia (2022a).

Dentro de la evolución de las estrategias adoptadas por la ARC desde hace más de dos décadas, nace el concepto prioritario de la ‘cooperación internacional’ en la lucha contra este flagelo, ya que ha resultado indispensable contar con todas las alianzas tanto de países como de diferentes agencias encargadas del combate contra el narcotráfico, así como de los organismos multilaterales. El Contralmirante Norman Iván Cabrera Martínez, jefe de Inteligencia de la ARC durante 2022 expuso:

La ARC pretende mejorar la interoperabilidad con las armadas, marinas y servicios de guardacostas de la región; que han reconocido la competencia, profesionalismo y capacidades operacionales de la institución, puestos de servicio para el combate del crimen transnacional. Esto ha permitido que Colombia, en el contexto de un mundo globalizado, tenga una mayor interacción con la comunidad internacional, lo cual le otorga una mayor estatura estratégica a nivel regional e internacional. El mejor ejemplo de interoperabilidad fue el desarrollo de la operación naval Anfítrite que se convirtió en un hito histórico, donde se puso en práctica por primera vez el desarrollo de operaciones a partir de los acuerdos bilaterales de cooperación entre la ARC y el Servicio Nacional Aeronaval de Panamá; donde con el apoyo de la Sección de Asuntos Antinarcóticos y Aplicación de la Ley (en adelante: INL) de la Embajada de los Estados Unidos en Colombia. Esta





operación marcó el inicio de lo que hoy puede ser considerado como el punto de partida para la “sinergia regional contra las drogas”. (Cabrera, 2018, p. 14)

Estrategias de la Armada Nacional en la guerra contra el narcotráfico

Debe recordarse que la responsabilidad marítima y fluvial de la ARC abarca el 44,86 % del territorio colombiano, correspondiente a los océanos en el mar Caribe con el 28,46 % (589.560 km²) y el mar Pacífico con el 16,40 % (339.100 km²), a su vez cuenta con once fronteras marítimas, doce zonas portuarias y tres reservas de biósfera. Por lo tanto, para cumplir su misión constitucional, la ARC cuenta con una estructura organizacional integrada por los componentes Naval, Guardacostas, Aeronaval e Infantería de Marina. Además, dispone de cuatro Fuerzas Navales ubicadas en el Caribe, Pacífico, Sur y Oriente colombiano, con el fin de desarrollar operaciones navales para la defensa y seguridad nacionales, así como la protección de los intereses marítimos y fluviales para contribuir al desarrollo sostenible del Estado.

Por consiguiente, las operaciones de la ARC están orientadas al control marítimo y a la defensa de la soberanía nacional, lo que ha llevado a la Institución a tener sus medios actualizados con el fin de combatir los diferentes crímenes transnacionales, entre ellos la lucha anti-narcóticos. Esta amenaza es uno de los crímenes transnacionales que impacta de gran manera la seguridad del hemisferio. Colombia, que actualmente es productor de este tipo de sustancias (cocaína), es privilegiada por su posición geoestratégica y por ser un país bioceánico, pero su ubicación también es utilizada como zona de confluencia de rutas marítimas que impulsan de manera importante el tránsito y los canales de distribución de estas sustancias.

La ARC ha sido y es reconocida como una Institución que lucha contra este flagelo, y por su misión constitucional aplica el esfuerzo principal en la tarea de la interdicción marítima, etapa en la que se obtiene una mayor afectación a la cadena productiva, dada la inversión ya realizada hasta esa fase.

Figura 7

Empleo de los medios en la interdicción marítima



Fuente: Armada de Colombia (2021, p. 2).





La lucha antinarcoóticos enfocada en la “interdicción marítima”, es de las actividades más exigentes que desde hace más de tres décadas lleva a cabo la Institución, y la cual se encuentra incluida dentro de los planes estratégicos navales en cumplimiento de las políticas nacionales de turno, lo que pretende cerrarle espacios a las OCT, como consecuencia del esfuerzo de contención y detección realizados por la ARC en conjunto con otras organizaciones que día a día rediseñan sus capacidades para movilizar los diferentes cargamentos ilegales desde los puntos de producción y acopio, hasta los mercados de distribución, utilizando el mar para sus actividades ilícitas. Gracias a estos esfuerzos a través de los años la Institución ha logrado gran experiencia en la lucha contra el narcotráfico marítimo.

Para finales de los años 1980, grandes retos enfrentaban la más alta conducción política y militar del país: el fenómeno subversivo había crecido inconteniblemente, financiado por los dineros del narcotráfico, y la guerra contra los carteles de las drogas era cada vez más intensa. Todo esto, debido a la enérgica respuesta del Estado y sus instituciones ante la extrema gravedad de los niveles de violencia contra la sociedad colombiana, como nunca antes se había visto. Ante este grado de amenaza, las FF. MM. de Colombia fueron involucradas directamente en la lucha contra este fenómeno criminal en todos sus escenarios (terrestre, marítimo y aéreo), alejándose temporalmente y a requerimiento del propio Estado, de sus funciones misionales prioritarias (Uribe-Cáceres, 2017).

Según la tesis doctoral *El Derecho del Mar y los nuevos conceptos de la Oceanopolítica en la formulación de una Estrategia Marítima Nacional para Colombia*, del Capitán de Navío Sergio Uribe Cáceres, coautor de este capítulo, se confirma que la Armada Nacional tiene una larga experiencia en la lucha contra el narcotráfico. Es posible así nombrar algunos hitos como el empleo racional de los medios por parte del Almirante Manuel Avendaño Galvis, Comandante de la Armada de Colombia, 1988-1989, en la lucha contra el narcotráfico, lo cual significó a la postre una evaluación del pensamiento estratégico marítimo en el área de las operaciones navales al decidir destacar unidades submarinas tácticas y buzos tácticos en la lucha de la Armada contra el fenómeno criminal.

Por otra parte, el apoyo y fortalecimiento de una incipiente Inteligencia Naval orientada por necesidad e imposición estatal a la guerra contra los grandes carteles del narcotráfico fue resaltada igualmente por el Almirante Gustavo Ángel Mejía durante su comando de la ARC, 1990-1992. Bajo esta situación general del país, el Almirante Hernando García Ramírez, Comandante de la Armada, 1992-1994, planteó que:

La estrategia marítima debía concluir con el control del mar en las áreas o espacios de su responsabilidad para contribuir a la unidad de la guerra, haciendo posible proyectar el Poder Nacional al corazón del dispositivo enemigo. Sin estrategia marítima no hay estrategia conjunta y sin esta no hay estrategia nacional. (Uribe-Cáceres, 2017, p. 137)





Posteriormente, con los comandos de los Almirantes Roberto Serrano Ávila (1996) y Edgar Romero Vásquez (1996-1998) se continuó una lucha incansable en contra de este fenómeno criminal a través de la interdicción marítima. De resaltar, que en 1997 se firmó el Decreto 908 por el cual se promulga el “Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los EE. UU. para suprimir el tráfico ilícito por mar”, considerando la urgente necesidad en la cooperación internacional en la lucha contra este flagelo. Desde ese momento y hasta la fecha la ARC ha implementado a través de los años diferentes estrategias y buenas prácticas para combatir la lucha contra este fenómeno criminal, lo que ha permitido aumentar y actualizar sus medios físicos y tecnológicos, así como la creación de unidades y dependencias dedicadas exclusivamente en participar activamente en esta problemática transnacional.

A continuación se detallan las diferentes estrategias que ha implementado la ARC a partir de 2002, las cuales se han ido adaptando a las necesidades que influyen en el cumplimiento de la misión institucional a través de los años. Cada cambio de estrategia ha nacido de acuerdo con la capacidad de respuesta a los retos que se iban presentando, no sin olvidar el gran esfuerzo que hasta ese momento la Institución ya venía realizando a través de la interdicción marítima. Así entonces, se inicia con las estrategias ‘Cerrando Espacios’ y ‘Red Naval’, para terminar con la estrategia ‘Campaña Naval ORIÓN’, actualmente en desarrollo.

Estrategia naval contra el narcotráfico ‘Cerrando Espacios’

Ante la necesidad de establecer las líneas de acción dirigidas al correcto funcionamiento del programa de interdicción marítima y orientar esfuerzos operacionales para evitar que el narcoterrorismo use los espacios marítimos, siendo comandante el Almirante Mauricio Soto Gómez (2000-2006), la ARC formuló la estrategia naval contra el narcotráfico ‘Cerrando Espacios’.

Figura 8

Medios navales y aéreos de la Armada de Colombia



Fuente: Armada de Colombia (2022a).





Esta estrategia buscó trazar los lineamientos jurídico-operacionales para el desarrollo de operaciones navales conjuntas y combinadas, aplicación efectiva de la fuerza, intercambiando experiencias, entrenamiento, y judicialización, todo esto con una correcta aplicación de la doctrina operacional, el uso eficiente de los medios y la sostenibilidad estratégica para cerrar los espacios al tráfico ilícito por mar, teniendo como objetivo a mediano plazo, derrotar las organizaciones narcoterroristas. La estrategia buscaba orientar los esfuerzos de la Institución mediante un adecuado empleo de los Componentes Naval, de Guardacostas e Infantería de Marina en el combate contra el narcotráfico marítimo y fluvial, buscando afectar severamente a las estructuras logísticas de estos grupos.

Figura 9

Estrategia ‘Cerrando Espacios’



Fuente: Armada de Colombia (2022b).

El Almirante Soto expuso la estrategia marítima que se implementó durante su comando y que se denominó ‘Cerrando Espacios’:

Se llamó así porque el eje de la estrategia fue cortar las líneas de comunicaciones empleadas por una de las mayores amenazas contra la existencia del Estado como fue el narcoterrorismo, cuya estrategia tenía un objetivo el cual era la toma del poder por medio de la fuerza apoyada y sustentada económicamente por la economía del narcotráfico. Entonces la estrategia se orientó al control del mar pues los espacios marítimos constituían la principal vía para poner las drogas ilícitas en los mercados internacionales; los narcoterroristas simplemente aplicaron la doctrina Mahan de las líneas de comu-





nicaciones para proyectar el poder económico de sus actividades ilícitas aprovechando el mar Caribe y la inmensidad del Pacífico. (Uribe-Cáceres, 2017, p. 53)

Algunos de los impactos más importantes logrados en esta estrategia fueron los lineamientos jurídicos operacionales para el desarrollo de operaciones navales conjuntas y combinadas, así mismo, la correcta aplicación de la doctrina y el uso eficiente de los medios para cerrar los espacios al tráfico ilícito por mar. Dentro de los aportes más relevantes fue la creación e implementación de los Supervisores de Operaciones (Caribe 2010-Pacífico 2011), con el objetivo de centralizar la coordinación nacional y regional, así como incrementar los niveles de seguridad.

Aunque ‘Cerrando espacios’ se consideró la estrategia más exitosa y de más impacto contra el narcotráfico, en la historia del país, la evolución del fenómeno y sus tendencias no permitían mantener la dinámica emprendida hasta 2013. De ahí que se requería una nueva estrategia de forma urgente que abarcara los nuevos retos que las OCT imponían con nuevas tecnologías, métodos y la creciente dedicación a otros delitos conexos como la minería ilegal, delito que se encontraba en las mismas áreas de cultivos y producción de cocaína que enriquecían a las estructuras narcoterroristas. Por lo anterior, y entre otras causas, la ARC introdujo la estrategia denominada ‘Red Naval’.

Estrategia Red Naval: sumatoria de esfuerzos, capacidades e información

A partir de 2014, la ARC puso en ejecución el plan operacional contra las drogas ‘Red Naval’, el cual tenía como objetivo contribuir en la aceleración para reducir de forma sistemática la amenaza transnacional del narcotráfico y los delitos conexos a este fenómeno. Esta estrategia se debía desarrollar a través del liderazgo regional y el empleo del poder naval en operaciones conjuntas, coordinadas, combinadas e interagenciales disminuyendo de manera significativa la rentabilidad de este negocio ilícito.

Esta nueva estrategia naval contra las drogas buscaba concentrar los esfuerzos principales en la fase 3: transporte a puntos de acopio y zonas focales; en la fase 4: embarque en puertos, bahías y manglares; y en la fase 5: transporte y distribución a mercados mundiales, mediante la realización de operaciones de interdicción fluvial, naval y aeromarítima, eventos donde se obtienen una mayor afectación al delito y un menor impacto social teniendo en cuenta que se actúa sobre el traficante, transportador y comerciante ilegal y no sobre el campesino, y sin descuidar la acción sobre la fase 1: cultivo y procesamiento de pasta y la fase 2: procesamiento de clorhidrato de cocaína en laboratorios en áreas específicas del Pacífico colombiano, Suroccidente y Putumayo que constituyen la génesis del proceso.



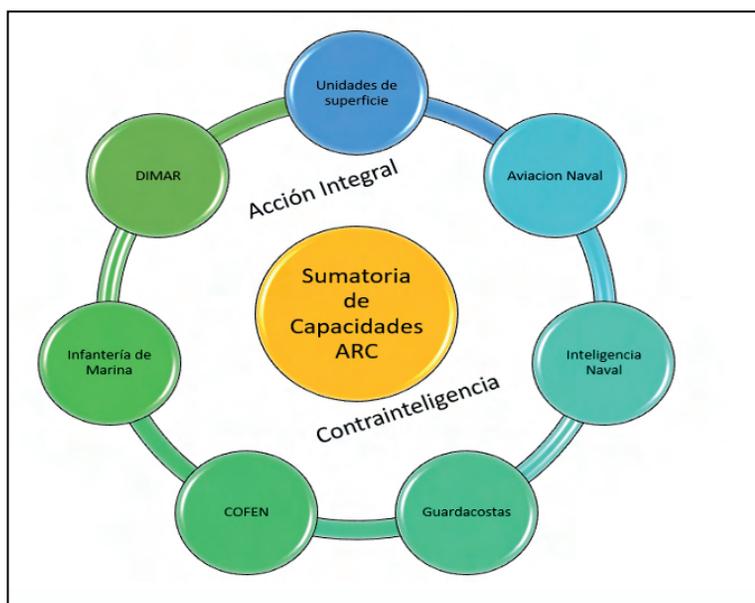


Los medios empleados para la ejecución de esta estrategia fueron los componentes Naval, Aeronaval, Guardacostas e Infantería de Marina que, con operaciones conjuntas y coordinadas, permitieron dar grandes golpes a la cadena del narcotráfico en cada una de sus fases.

La adecuada conjugación e integración de los componentes, permitió desarrollar operaciones contra el narcotráfico mediante acciones en las cuales participaron unidades aéreas, de superficie, submarinas, fluviales y tropas en tierra, que efectúan interdicción marítima y fluvial, alerta temprana, exploración, vigilancia, reconocimiento, inteligencia; así como la localización y destrucción de laboratorios y centros de acopio. Esta combinación de capacidades permitió el fortalecimiento de la integración interinstitucional a todo nivel, con el fin de desarrollar mecanismos ágiles y seguros que permitieron compartir la información en tiempo real.

Figura 10

Sumatoria de Capacidades ARC



Fuente: Elaboración propia con información de DIONA.

Adicionalmente, se robusteció la capacidad de efectuar Operaciones Conjuntas con el Ejército Nacional y la Fuerza Aérea Colombiana, operaciones coordinadas con otros órganos de seguridad y entidades del Estado y Operaciones Combinadas con la participación de otros países, lo cual, complementado con la cooperación internacional, representó una gran fortaleza para bloquear las rutas del narcotráfico y mejorar significativamente el control de las aguas jurisdiccionales en el mar Caribe, océano Pacífico, Oriente, jurisdicción terrestre y el área de responsabilidad fluvial. Así mismo, cabe resaltar los medios que el gobierno de Estados Unidos ha venido aportando, los cuales son utilizados para las operaciones de interdicción, tanto en la parte aérea como en la marítima.





El principal resultado de la estrategia Red Naval, fue el arte y el diseño operacional de una campaña naval multinacional contra el narcotráfico liderada por la ARC denominada “ORIÓN”.

Como lo veremos en el tercer subapartado, dicha campaña fue concebida y se desarrolla bajo los conceptos de responsabilidad compartida y de sumatoria de esfuerzos y capacidades, lo que ha generado una cultura de intercambio de información con agencias y armadas regionales.

No obstante, para poder llegar a esta gran campaña multinacional “ORIÓN”, dentro de las líneas de acción de la estrategia Red Naval, se hizo necesario fortalecer las capacidades institucionales. Para tal efecto, nacieron varias estrategias con el fin de apoyar y mejorar los procesos que se desarrollaban dentro de la institución para la lucha contra las drogas, las cuales se abordan en los siguientes subapartados.

Entre las estrategias diseñadas se destacan cuatro, en el siguiente orden: la consolidación de la Dirección contra las Drogas (DICOD), la implementación y activación del Centro Internacional Marítimo Contra las Drogas (CIMCON), la creación e implementación de las Fuerzas de Tarea Contra el Narcotráfico y el fortalecimiento de la Inteligencia Naval en la lucha contra el narcotráfico, principalmente, con la implementación de los centros de fusión.

Dirección contra las Drogas (DICOD)

En 2105 y atendiendo lo planteado en la estrategia ‘Red Naval’, nació la Dirección contra las Drogas mediante Disposición 09 de 2015, firmada por el Almirante Hernando Wills Vélez, Comandante de la Armada durante el periodo 2013-2015. Esta nueva organización fue creada para asesorar al mando naval colombiano en la elaboración de estrategias y planes que propendieran por los objetivos propuestos en la lucha contra las drogas ilícitas y de los delitos conexos y de esa manera, lograr una sinergia operacional entre el conductor estratégico y las operaciones.

Entre los logros más importantes, desde su creación, se destacan la planeación y la supervisión de la Campaña Naval contra el narcotráfico “ORIÓN” (2018-2022), que en sus ocho versiones ha permitido la articulación del esfuerzo de inteligencia y operacional con 41 países (incluyendo Colombia) y 106 instituciones de naturaleza heterogénea (militar, policial, judicial, aduanera, de guardia costera, inteligencia y de lucha contra el blanqueo de activos) entre otras. Así mismo, esta campaña naval ha sido un medio a través del cual se ha logrado sensibilizar a nivel mundial el concepto de la responsabilidad compartida, logrando así, una mayor sumatoria de esfuerzos y capacidades, permitiendo la incautación de más de 546 toneladas de cocaína y 224 toneladas de marihuana.





Centro Internacional de Investigación y Análisis contra el Narcotráfico Marítimo (CIMCON)

Dentro de las líneas de acción estratégica y con el fin de fortalecer la Inteligencia Naval, se dio la implementación y activación del Centro Internacional de Investigación y Análisis contra el Narcotráfico Marítimo, el cual nació en 2015 por la necesidad de contribuir en el objetivo continental de derrotar la amenaza del narcotráfico mediante el desarrollo de líneas de investigación sobre la problemática mundial de las drogas y en particular el tráfico marítimo de narcóticos. Lo anterior, con el fin de promover mayores niveles de cooperación internacional que condujeran a la obtención de los logros como la estandarización de procedimientos, elevados niveles de interoperabilidad tanto humana como técnica en los niveles táctico y operacional y una sólida cohesión entre sus miembros que condujeran a neutralizar la actividad del narcotráfico por vía marítima en la región, el hemisferio y otros continentes afectados.

La misión principal del CIMCON es promover la cooperación entre las armadas, fuerzas navales, marinas de guerra, agencias antidrogas, servicios marítimos y de guardacostas en el continente americano para desarrollar estrategias en contra del tráfico ilícito de drogas por vía marítima, mediante el estudio e investigación del fenómeno. Lo anterior, con la finalidad de lograr un conocimiento más profundo de la amenaza del narcotráfico en el escenario marítimo y del nivel de afectación en la seguridad de la región. De ahí que,

la importancia del Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico (CIMCON) radica en que a través del análisis semanal, mensual, semestral y anual que realiza al fenómeno transnacional del narcotráfico marítimo, aporta un insumo importante y valioso para la inteligencia de las diferentes agencias nacionales e internacionales, brindando información sobre los eventos ocurridos, la preponderancia que tuvo una u otra modalidad y su impacto en el modus operandi de las Organizaciones Criminales Transnacionales. Pero, además, también es útil para el planeamiento de las operaciones en los niveles tácticos y operacionales, debido a que permite perfilar áreas geográficas e identificar la periodicidad de los métodos y tácticas empleadas por el narcotráfico, con el fin de poder orientar de manera eficiente los medios y capacidades en la lucha contra el narcotráfico en el mar. (CIMCON, 2018, p. 5)

Dentro del proceso de análisis, investigación y aporte a la lucha contra el narcotráfico marítimo, el CIMCON genera los siguientes productos investigativos: análisis semanal del narcotráfico, estudio de casos de narcotráfico, metaanálisis semanal de narcotráfico, reporte mensual de narcotráfico marítimo, boletín extraordinario CIMCON, boletín trimestral del Narcotráfico Marítimo, informe anual del Narcotráfico Marítimo, revistas CIMCON y artículos de Análisis del Narcotráfico.





Creación Fuerzas de Tarea Contra el Narcotráfico.

En el desarrollo de la estrategia Red Naval contra las drogas ilícitas y con el propósito de neutralizar las estructuras dedicadas al narcotráfico, se hizo necesario la creación de unas Fuerzas de Tarea contra el Narcotráfico de carácter transitorio y operacional en jurisdicciones de alto nivel de afectación de este fenómeno, las cuales hasta la fecha enfocan sus esfuerzos en el desarrollo de operaciones contra los cabecillas y las estructuras narcotraficantes, buscando debilitar su infraestructura y los medios utilizados principalmente como lanchas tipo *Go Fast* y semisumergibles.

En 2013, de acuerdo la Disposición 004 de 2013, se creó y activó la Fuerza de Tarea contra el Narcotráfico “POSEIDON” con sigla FTCN-72, debido a la necesidad de crear una estrategia para neutralizar la amenaza (FARC) para ese entonces en la costa Pacífica nariñense, contrarrestando eslabones del terrorismo y redes de apoyo relacionados con el narcotráfico mediante el lanzamiento de operaciones militares contra cabecillas y estructuras de narcotraficantes a fin de debilitar el tráfico, comercialización, infraestructura, medios utilizados e impactar de forma contundente y efectiva las finanzas de estos grupos al margen de la ley.

Ante dicha necesidad, y teniendo en cuenta el Plan de Guerra ‘Espada de Honor III-2014’, en 2014 se creó y activó la Fuerza de Tarea Contra el Narcotráfico FTCN-73 “NEPTUNO”, para incrementar el esfuerzo en la lucha contra las drogas, conduciendo operaciones de interdicción marítima para lograr una afectación en la cadena productiva de este negocio en la jurisdicción del Caribe colombiano, esta Fuerza de Tarea se creó de forma transitoria, sin responsabilidad en el área terrestre, actuando como un órgano de maniobra de la Fuerza Naval del Caribe con dedicación específica al blanco del narcotráfico, manejando un esquema de movilidad de acuerdo con la situación de la amenaza (Armada Nacional de Colombia, 2014). Ambas Fuerzas de Tarea han desarrollado importantes y contundentes operaciones en la lucha contra el Narcotráfico Marítimo.

Inteligencia Naval en la lucha contra el narcotráfico

Implementación de los Centros de Fusión

A partir de las líneas de acción estratégica, se destaca la de fortalecer la Inteligencia Naval en la lucha contra el narcotráfico mediante la innovación y el fortalecimiento de sus capacidades (inteligencia humana, inteligencia de señales, inteligencia de fuentes abiertas, inteligencia cibernética e inteligencia táctica) (Ariza, 2021). En este sentido, durante la ejecución de esta estrategia, los esfuerzos se orientaron en ayudar y aumentar el compromiso internacional y extender el marco de corresponsabilidad entre las Armadas y servicios equivalentes de otras naciones que comparten amenazas de carácter transnacional como el narcotráfico, “posicionando a la Armada Nacional como una marina líder en la región en la lucha contra el narcotráfico





en los espacios marítimos, fluviales y costeros” (p. 11). Adicional a ello, optimizar la relación, corresponsabilidad y garantía de los esfuerzos, desarrollando y conservando acuerdo bilaterales y regionales con otros países, organismos multilaterales y entidades gubernamentales para la consecución de objetivos mutuos a través de la información de inteligencia.

De lo anterior se desprende la creación de los Centros de Fusión de Inteligencia Naval, los cuales surgen de la necesidad identificada en la estrategia ‘Red Naval’. Esta es una de las iniciativas de mayor desarrollo enfocada en la “comprensión y anticipación de las amenazas de naturaleza transnacional, facilitando la interacción con otras agencias en la lucha contra los delitos como el narcotráfico y el contrabando” (Ariza, 2021, p. 12). Este modelo está encaminado en atacar al tráfico de sustancias ilícitas, el cual tiene como objetivo principal juntar la información de las agencias de inteligencia en la región alrededor de esta amenaza, con lo que se busca priorizar y mejorar los medios operativos, “dando información más completa e integrada de varias agencias, examinando nuevas estrategias para maximizar los resultados” (p. 12). Del mismo modo,

los centros de fusión han buscado mejorar la concentración de la información alrededor de los factores de inestabilidad, por eso siempre se ve la necesidad de disponer mecanismos que les permitan a las agencias un empleo correcto de los recursos humanos y herramientas tecnológicas para la concentración de información. Estos buscan de cierta forma poder hacer la difusión correcta de la inteligencia, que les permita a los medios operacionales tener la información en tiempo modo y lugar correcto sin que esta viniera de forma atomizada a los encargados de tomar las decisiones, es así como inicialmente se comienza con las secciones de análisis en los centros de las unidades de nivel táctico y operacional. (Armada Nacional de Colombia - JINA, 2011, citado por Ariza, 2021, p. 12)

De este modo, mientras la Inteligencia Naval orienta sus esfuerzos en la búsqueda de información de inteligencia, para la anticipación de amenazas, la “Dirección Contra las Drogas” orienta sus esfuerzos hacia el relacionamiento estratégico, análisis operacional, así como el control y la evaluación de la estrategia, permitiendo así, una planeación coordinada entre la Dirección Contra las Drogas y la Dirección de Inteligencia, dirigida al direccionamiento estratégico para el cumplimiento de la misión institucional y a la promulgación de políticas y líneas de acción.

Campana Naval “ORIÓN”

La Campana Naval “ORIÓN” se constituyó en una estrategia de esfuerzo multilateral de fortalecimiento de las Operaciones de Interdicción Multimodal (marítima, fluvial, aérea y terrestre), para afectar las actividades de las organizaciones de crimen transnacional. Surge en 2017, como





una iniciativa del esfuerzo de los Estados Unidos a través del Comando Sur (SOUTHCOM), de la Armada de México y de la ARC para generar sinergia regional en la lucha contra el fenómeno del narcotráfico marítimo y sus delitos conexos. Esta iniciativa reúne los esfuerzos de las marinas de la región para luchar de una forma coordinada, simultánea y dentro de las capacidades propias en el combate contra el narcotráfico por vía marítima. Lo anterior, dentro del marco de la cooperación internacional basada en el principio de la responsabilidad común y compartida en la lucha mundial contra las drogas ilícitas. “ORIÓN” es la primera ocasión en la cual se materializa una acción naval convergente, concurrente y de tal proporción y envergadura (CIMCON, 2018).

Figura 11

Cooperación internacional Campaña Naval “ORIÓN”



Fuente: Comunicaciones Estratégicas, Armada de Colombia. (2021).

Para la ARC es de gran importancia y responsabilidad liderar esta campaña frente a la lucha contra el narcotráfico, en especial por ser un país productor de cocaína, como lo enuncia el Almirante Gabriel Pérez Garcés, Comandante de la Armada Nacional del 2020 al 2022:

La Marina tiene la obligación de cubrir los espacios y las zonas marítimas de Colombia en los océanos Atlántico y Pacífico. De igual manera, existe una relación bilateral estrecha y un interés compartido con los Estados Unidos para luchar contra el flujo de drogas hacia los mercados internacionales. Colombia aprovecha el conocimiento y la experiencia adquirida en torno a la lucha contra las drogas para compartirla con la región. Entendemos que es un problema regional que tiene que ser atendido por todos los países del hemisferio, ya que todos nos vemos afectados de manera directa o indirecta del negocio ilícito del narcotráfico. Nuestro liderazgo es acompañar a la comunidad internacional en este objetivo común. (Diálogo Américas, 2019, p. 1)





Figura 12

Resultado operacional de incautación de 50 toneladas de cocaína en la versión No. V de la Campaña Multinacional “ORIÓN”.



Fuente: Armada de Colombia (2020).

El éxito de esta campaña, que busca combatir el narcotráfico como amenaza transnacional y la cual completó su octava versión en 2021 desarrollando operaciones coordinadas con países aliados que pretenden seguir aportando esfuerzos en la lucha contra el problema mundial de las drogas ilícitas, evidenció el liderazgo de Colombia ante este crimen transnacional, así como el fortalecimiento y la integración de las capacidades de las armadas, servicios de guardacostas, agencias de aduanas y de inteligencia participantes a través de una excelente coordinación y sincronización operacional.

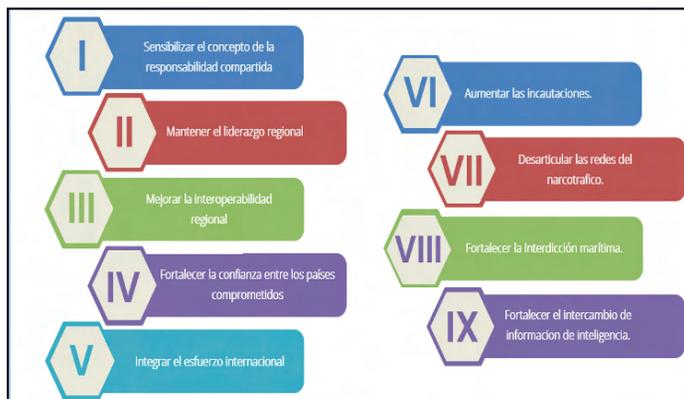
La integración tiene un solo propósito en común: evitar que el narcotráfico inunde los mercados internacionales de dosis de droga y luego afecte la estabilidad y seguridad de la región. Así, esta campaña multilateral contra el narcotráfico es considerada una de las más grandes y efectivas realizadas hasta la fecha en la lucha contra el narcotráfico.





Figura 13

Objetivos de la Campaña “ORIÓN”



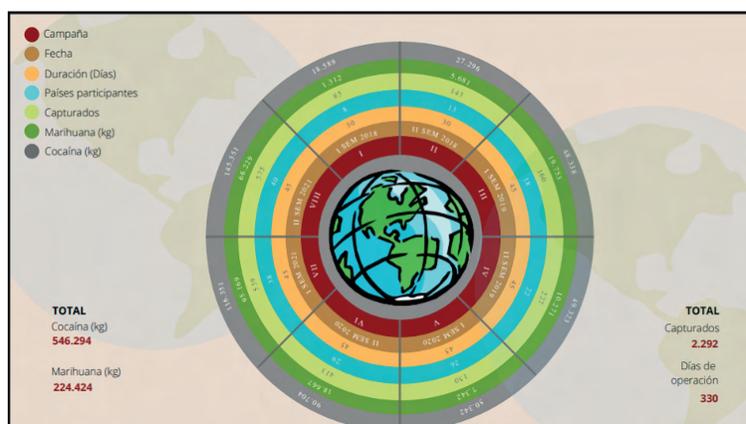
Fuente: Armada de Colombia (2022c).

Los éxitos obtenidos en el desarrollo de la Campaña “ORIÓN” demuestran que la disrupción del nodo distribución debe estar acompañada de una estrategia de cooperación transnacional, a través del planeamiento y la ejecución de operaciones coincidentes (combinadas, conjuntas, coordinadas e interagenciales) con los medios tácticos y operativos asignados a la coalición internacional en las aguas jurisdiccionales de cada país, con el objetivo de combatir el tráfico ilícito de estupefacientes y demás delitos conexos graves (Armada Nacional de Colombia , 2015, p. 46).

A continuación, se muestran los resultados obtenidos en las ocho versiones que se han desarrollado de la Campaña “ORIÓN” referente a la incautación de cocaína y marihuana, así como la cantidad de los países participantes y días de operación desarrollados:

Figura 14

Resultados de la Campaña Naval “ORIÓN”.



Fuente: Elaboración propia con información base en Armada de Colombia (2022b).





Estos resultados muestran la contundencia de la inteligencia que se comparte y ratifican el compromiso de una lucha integral frente al narcotráfico. Para la ARC esta Campaña debe continuar siendo cada vez más fuerte e integrando a más países aliados para participar en la operación multinacional de lucha e incautación de drogas más importante de la historia, la cual es liderada por Colombia.

CONCLUSIONES

Colombia por su ubicación geográfica estratégica y privilegiada por los dos mares que la rodean, es reconocida como una potencia bioceánica, por lo que es de su responsabilidad el articular un proceso de lucha contra el tráfico de drogas a nivel regional junto con la colaboración de otros países. En este sentido, las fuentes hídricas fluviales y marítimas han sido el medio para que los grupos narcoterroristas movilicen las sustancias ilícitas desde Colombia a varios países a nivel mundial. Por esta situación, la ARC ha realizado esfuerzos importantes y trascendentales para impedir que este tipo de sustancias lleguen al destino final y afecten de manera importante no solo la economía, el sector social y político del país, sino a la comunidad internacional.

Por otra parte, es importante reconocer como la ARC desde sus programas estratégicos y su accionar en pro de la lucha contra el narcotráfico, ha aportado de manera crucial en la prevención de la ejecución de acciones encaminadas a la comercialización de este tipo de sustancias, siendo líder, coordinadora e integradora de capacidades a nivel regional y apostándole a operaciones conjuntas, coordinadas y combinadas, para atacar los eslabones de la cadena de este delito transnacional.

Adicional a lo anterior, se resalta el compromiso de la ARC a partir de las capacidades en el área táctica, operacional y estratégica que han permitido aplicar las diferentes estrategias en la prevención, supervisión y ataque a las bandas organizadas al margen de la ley, las cuales van articuladas a la misión institucional a través de los años y que se han mejorado de una a la otra dada la capacidad de respuesta y los retos que se presentaban debido a los grupos narcotraficantes.

Es importante resaltar que la interdicción marítima desde hace veinte años ha sido la estrategia más exitosa para controlar el tráfico ilícito de narcóticos desde los países de origen hasta los de destino, gracias a la eficacia y los resultados positivos a partir del ejercicio de las labores de inteligencia de la ARC y la activa cooperación con las Marinas de los países de tránsito y de destino. Finalmente, es necesario seguir fortaleciendo todo lo que se pueda, la cooperación internacional en materia de lucha contra el narcotráfico.





Referencias bibliográficas

- Ariza, P. (2021). *Centro de Fusión de inteligencia naval para la comprensión y anticipación de las amenazas de naturaleza transnacionales en el Caribe Colombiano*.
- Armada de Colombia. (2014). *Disposición 037 de 2014*. “Por medio de la cual se crea y activa la Fuerza de Tarea contra el Narcotráfico NEPTUNO”. Bogotá.
- Armada de Colombia. (2015). *Plan Estratégico Naval 2015-2018*. Bogotá.
- Armada de Colombia. (2021). *Comando de Guardacostas (Informe)*. Bogotá.
- Armada de Colombia. (2022a). *Grupo de Comunicaciones. Material de archivo*. Bogotá.
- Armada Nacional de Colombia. (2022b). *Dirección de Operaciones Navales. Documentación interna*. Bogotá.
- Cabrera, N. (2018). *El verdadero significado de la cooperación internacional en la lucha contra las drogas*. Centro Internacional Marítimo de Análisis contra las Drogas.
- Centro Internacional Marítimo de Análisis contra las Drogas. (2018). Fenómeno transnacional que amenaza la seguridad continental. *Revista CIMCON*.
- CIMCON. (2016). *Entre los retos y desafíos del dominio marítimo*. Bogotá.
- CIMCON. (2017). *Dinámica del Narcotráfico Marítimo en Colombia y la Región*. Bogotá.
- CIMCON. (2018). *Narcotráfico Marítimo: Fenómeno transnacional que amenaza la seguridad continental*. Bogotá.
- CIMCON. (2020). *Catálogo de modalidades del narcotráfico marítimo*. Bogotá: Armada de Colombia.
- Comunicaciones Estratégicas. (2021). Armada de Colombia. Bogotá.
- Decreto 908. (1997). Por el cual se promulga el «Acuerdo entre la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América para suprimir el tráfico ilícito por mar. N.º 43013. <https://n9.cl/w1c4q>.
- Diálogo Américas. (2019). *Orión, campaña marítima regional para combatir el narcotráfico*. Diálogo Américas.
- Departamento Nacional de Planeación. (2006). *Balance Plan Colombia 1995-2005*. Bogotá.
- Fiscalía General de la Nación. (2020). *Dirección Especializada contra el narcotráfico. Estrategia disruptiva contra el narcotráfico 2.0*. Bogotá.
- Flórez, A. (2012, 27 de julio). *Guardacostas de 12 países se capacitan en Cartagena*. <https://n9.cl/lcyh2>
- Ministerio de Justicia y del Derecho. (2018). *Ruta Futura: Política integral para enfrentar el problema de las drogas 2018-2022*. Bogotá.
- Páez, C. (2021). *Las drogas en Colombia, un problema que va mucho más allá de la seguridad*. Coordinadas Mundiales. El blog de la Escuela de Relaciones Internacionales de FIGRI. <https://n9.cl/9da14>
- Pérez, G. A. (2019, 15 de octubre). ‘ORIÓN’, *Campaña marítima regional para combatir el narcotráfico*. Diálogo Américas.
- PNOEC. (2018). *Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros*. Bogotá, Colombia: Comisión Colombiana del Océano.
- Saumeth, E. (2018). *La Armada Nacional de Colombia y sus Plataformas Estratégicas de Superficie - PES*. Bogotá.
- Uribe-Cáceres, S. (2016). *El narcotráfico como fenómeno delictivo nacional y transnacional*. En Uribe, S. *Seguridad marítima, retos y amenazas*.
- Uribe-Cáceres, S. (2017). *El Derecho del Mar y los nuevos conceptos de la Oceanopolítica en la formulación de una Estrategia Marítima Nacional para Colombia*. [Tesis Doctoral]. Universidad Alfonso X El Sabio, Madrid. España.
- Uribe-Cáceres, S. (2017). *El Narcotráfico por vía marítima*. <https://n9.cl/t0wob>



Unidades fluviales de la Fuerza Naval del Sur participando en un desfile naval con ocasión de la operación BRACOLPER.

Fuente: Armada de Colombia.





CAPÍTULO IX

LA ARMADA DE COLOMBIA EN EL SIGLO XXI

UN CASO EXITOSO DE SINERGIA INTERINSTITUCIONAL¹

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287602465.09>

LUIS HERNANDO OSORIO DUSSÁN*

SHIRLEY MARÍA MARTÍNEZ M.**

“Construyamos la Armada del futuro a partir de lo que hemos recibido de nuestros antecesores, de manera que podamos seguir cumpliendo con la misión de proteger el azul de la bandera en todos los escenarios en los que nos encontremos”.

Plan de Desarrollo Naval 2042.

Resumen

El presente capítulo examina la visión de la Armada de Colombia y la importancia de entidades como la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial, la Comisión Colombiana del Océano y la Dirección General Marítima, que aunque no pertenecen al árbol organizacional de la Fuerza, han generado una sinergia para su desarrollo pasado, actual y, sin duda, futuro. Se hace también un especial reconocimiento a la logística naval y a la inteligencia naval, la primera, determinante en el alcance de las operaciones navales, la definición de las líneas de abastecimientos y el mantenimiento de los componentes de la institución, y, la segunda, factor fundamental para el éxito de las operaciones navales a 2042.

Palabras clave: Inteligencia, logística, operaciones, sinergia, visión.

¹ Capítulo de libro resultado del proyecto de investigación “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - II Fase”, del grupo de investigación “Masa Crítica”, de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, categorizado A1 por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (MinCiencias) y registrado con el código COL0123247. Los puntos de vista y los resultados de este capítulo pertenecen a los autores y no reflejan necesariamente los de las instituciones participantes

* **Capitán de Navío (R)**. Magíster en Seguridad y Defensa Nacionales y Docente Investigador de la Escuela Superior de Guerra “Rafael Reyes Prieto”. Economista con Especialización en Formulación y Evaluación de Proyectos de Inversión y Gerencia de la Universidad Militar Nueva Granada. Contacto: luis.osorio@esdegu.edu.co

** **Capitán de Corbeta**. Magíster en Estrategia y Geopolítica de la Escuela Superior de Guerra. Especialista en Política y Estrategia Marítima de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”. Ingeniera Naval Electrónica y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval “Almirante Padilla”. Contacto: shirley.martinez@armada.mil.co





Introducción

La situación relativa a la seguridad que enfrenta el Estado colombiano siempre se ha caracterizado por ser altamente compleja, exigiendo de su Fuerza Pública ingentes esfuerzos en múltiples frentes. Específicamente, la Armada de Colombia se constituye en pilar en el Dominio Marítimo² (Comando General FF.MM., 2018), cuya “visión estratégica se desarrolla en un ambiente complejo; retos, amenazas y desafíos globales y regionales, los cuales configuran un escenario multidimensional de oportunidades para los intereses del país” (Armada Nacional, 2020b, p. 12) y orientados a los espacios marítimo, costero, insular y responsabilidad fluvial.

El futuro de la Armada de Colombia se construye además de la retrospectiva de sus victorias y esfuerzos realizados, con la Conciencia Marítima y especialmente la Voluntad Estratégica de los Gobiernos para que la institución siga protegiendo el azul de la bandera y sus intereses marítimos. Es fundamental el compromiso y el esfuerzo constantes para erigir una mejor institución que permita el fortalecimiento de la educación naval, la modernización de la flota naval, la recuperación de la infraestructura y de esta forma continuar con el posicionamiento local en torno a la vida y protección de los derechos humanos y ambientales y el internacional alrededor de la influencia regional y el prestigio multinacional.

DEL CRECIMIENTO AL DESARROLLO FUTURO

A través de los años, el país marítimo ha logrado superar circunstancias tan adversas como la falta de conciencia marítima de la sociedad, el desconocimiento y falta de voluntad de algunos dirigentes políticos y, como efecto, los reducidos presupuestos para el adecuado sostenimiento de su Armada. Entre sueños, visión y cumplimiento del deber, la titánica labor, entrega y patriotismo de comandantes y tripulantes, la ARC ha podido llevar a mejor puerto y con una perspectiva de futuro a la Institución permitiendo cumplir con el imperativo constitucional de cuidar de los intereses marítimos y generar bienestar a la nación al proteger el país bioceánico y plurifluvial; por lo tanto, han sido muchos los hombres de mar y eventos que han generado puntos de inflexión hacia su desarrollo futuro.

Con la llegada del nuevo milenio, la ARC planea, diseña y hace realidad la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial (COTECMAR) vinculando algunas universidades y aliados al proyecto, para el desarrollo de capacidades científicas y tecnológicas a través de la innovación en productos, servicios y procesos, dirigidos a satisfacer de forma integral las necesidades de la ARC y de la industria naval, marítima y fluvial, liderando el crecimiento sostenible del sector en un marco de responsabilidad social.

² Según el Manual Fundamental Conjunto (MFC 1.0) corresponde a “Los océanos, los mares, las bahías, los estuarios, las islas, las zonas costeras y el espacio aéreo por encima de estos, incluidos los litorales”.





La perseverancia, el rigor académico y la investigación adelantada por el comando de la Armada³ en la entrada del siglo XXI y ante la necesidad imperiosa de contar con el soporte, mantenimiento mayor de la flota y la capacidad constructiva de naves, frente a los altos costos que ello implicaba, se emprendió ingentes esfuerzos al más alto nivel del Estado para recuperar la capacidad astillera, que culminó positivamente con la conformación de COTECMAR (p. 120).

El crecimiento continuo de la Armada de Colombia ha conducido a la Institución a liderar junto con la Comisión Colombiana del Océano y la Dirección General Marítima un escenario científico y diplomático, alrededor de la Agenda Científica Antártica de Colombia 2014-2035. Colombia adhirió al Tratado Antártico mediante Ley 67 de 1988, manteniendo un estatus como observador y con la visión de crear las condiciones que posibiliten ascender al de estatus como miembro consultivo del Tratado Antártico.

Con el propósito de materializar los objetivos de Colombia en la Antártica y mantener una presencia permanente en ese continente, el Programa Antártico Colombiano, viene desarrollándose a través de cinco etapas de actividades acumulativas, teniendo en cuenta las capacidades ejecutivas, científicas y logísticas en relación con la participación de los sectores económicos, administrativos, académicos y sociales del Estado colombiano. (CCO, 2022)

Cumpliendo con el Plan Antártico Colombiano (PAC) y la elaboración de la Agenda Científica Antártica, la ARC ha llevado a cabo siete expediciones al continente antártico y tres de ellas con el buque ARC “20 de Julio” construido, dotado y adaptado por COTECMAR para los fines de investigación. A partir de 2022 el PAC cuenta con el Buque de Investigación Marítima, el ARC “Simón Bolívar”, para desarrollar misiones de Oceanografía, Hidrografía y Geofísica, protección de la vida humana en el mar, soporte para ayudas a la navegación⁴, asistencia humanitaria, apoyo logístico y protección del medio ambiente marino.

La sumatoria de esfuerzos, a través de la gestión como país, para construir un pensamiento marítimo estratégico se empezó a consolidar contundentemente a inicio del siglo XXI. Organismos estatales como la Dirección General Marítima (DIMAR) y la Comisión Colombiana del Océano (CCO), se han encargado de liderar el proceso de estructuración, desarrollo y sensibilización de este pensamiento con hitos de índole nacional e internacional (García, 2019).

³ Almirante Edgar Romero Vásquez y Almirante Sergio García Torres.

⁴ Las ayudas a la navegación son elementos de seguridad visuales o acústicos (faros, boyas, balizas o luces), instalados a lo largo y ancho de las rutas marítimas, con el propósito de guiar a los buques por trayectos seguros para prevenir y evitar siniestros en el mar.





VISIÓN INSTITUCIONAL EN EL SIGLO XXI

Los atributos geográficos y la posición estratégica han sido determinantes en convertir a Colombia en un país marítimo, con 658.000 km² en el mar Caribe y 330.000 km² en el océano Pacífico que representan cerca del 45 % del territorio nacional a través de los cuales se integra una serie de condiciones, beneficios y responsabilidades de carácter económico, político, militar, científico y social, ratificando la condición geopolítica especial del Estado colombiano (CCO, 2018); pese a que su desarrollo ha tenido un carácter más continental que marítimo, en tiempos recientes se ha evidenciado una mayor preocupación por generar una conciencia marítima que permita conocer, valorar, proteger y explotar adecuadamente sus recursos.

Bajo esta premisa, históricamente, el uso, control y protección de los mares ha contribuido a alcanzar niveles de desarrollo en países que así lo consideran y al mismo tiempo han permitido garantizar su seguridad.

Plan de Desarrollo de la Armada de Colombia 2042 y Plan de Construcción y Optimización Naval (PROCYON)

La ARC diseñó el Plan de Desarrollo Naval 2042 (PDN 2042) con base en un diagnóstico elaborado considerando las tendencias de un mundo cambiante, competitivo y multipolar, que le permita actuar en los diversos escenarios con un adecuado direccionamiento estratégico, procediendo constitucionalmente y desarrollando las políticas públicas vigentes⁵ en torno a los espacios marítimo-costeros, insulares y fluviales.

La visión propuesta en el PDN 2042, plasma una prospectiva institucional y nacional: “Una Armada innovadora para la defensa, la seguridad y el desarrollo de los intereses marítimos y fluviales del país” (Armada Nacional, 2020a, p. 4).

Las capacidades atesoradas a lo largo de su historia están asociadas con los retos y oportunidades de una Colombia bioceánica y plurifluvial, fundadas en el crecimiento del talento humano y en un vertiginoso desarrollo tecnológico que permita mitigar y enfrentar las amenazas y pretensiones que se ciernen en sus espacios marítimos, además de la presencia persistente del crimen transnacional y factores de inestabilidad interna; por lo tanto, los escenarios a mediano y largo plazo contemplan continuar construyendo una Armada del futuro para todos los colombianos.

Para el cumplimiento de la misión de la ARC se precisa mantener vigente y operativa su flota naval conformada por buques, submarinos y aeronaves soportadas adecuadamente con personal e infraestructura. Los medios de la flota se orientan desde la seguridad y defensa nacionales atendiendo tareas que van desde la protección de la vida y los recursos hasta la ayuda

⁵ Entre estas encontramos a la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC) y el Documento CONPES 3990 “Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030”.





humanitaria, la seguridad marítima, la lucha contra los delitos transnacionales, la protección a la infraestructura crítica, la gestión de crisis y la guerra naval (p. 36).

El Plan PROCYON

La Armada de Colombia con visión y perspectiva a futuro cercano, introduce como horizonte de desarrollo el ‘Plan de Desarrollo Naval 2042, referente para proyectar el número de plataformas necesarias para el cierre de brechas y renovación de la Flota, a través del “Plan de Construcción y Optimización de la Flota” (PROCYON) (Armada Nacional, 2021).

Mediante el PROCYON, que representa un proceso planificado de estructura de Fuerza, la ARC se anticipa y con visión prospectiva a una renovación evidente y necesaria de sus fuerzas de superficie y submarina. Para mantener un poder naval disuasivo y creíble, particularmente cuando entran en juego otras realidades del acontecer nacional donde los recursos son escasos y las necesidades muchas, un ejercicio de planificación prospectiva apunta a lograr un equilibrio entre los objetivos de la defensa nacional versus las capacidades que se requieren. Materializar un desarrollo de ese poder naval requiere del desarrollo de un programa de modernización y renovación de capacidades navales como el citado PROCYON.

Al respecto, el Plan de Desarrollo Naval 2042 (Armada Nacional, 2021) en su objetivo general reza:

Preservar las capacidades estratégicas de la Armada Nacional para la defensa de la soberanía y la integridad territorial, mediante un plan país de construcción y adquisición de las plataformas que atiendan las necesidades de la nación en el amplio espectro de la seguridad y la defensa del territorio marítimo. El Plan también se fundamenta en el concepto del empleo de la Flota y su maniobra, es decir, se concibe desde la necesidad operativa y considera, cuidadosamente, los balances entre las capacidades para la defensa y la seguridad, que deben hacer parte de las herramientas con las que cuenta el Estado para sus fines y protección de sus intereses. (p. 37)

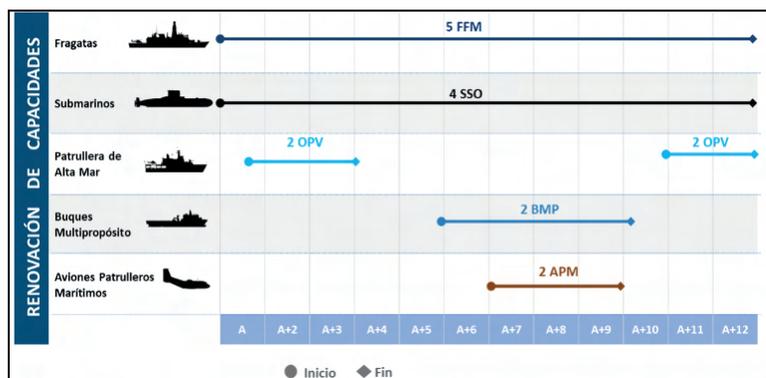
Conservar las capacidades estratégicas de la Fuerza y evitar la disminución operacional ante el ritmo operativo exigido y la antigüedad de sus buques, requiere tener un plan de adquisición o construcción de plataformas (p. 37). Para este esfuerzo se presentó el plan PROCYON “[...] orientado a cumplir la visión de la estructura de medios que requiere el país en los años futuros” (p. 38).





Figura 1

Línea de tiempo del Plan PROCYON



Fuente: Jefatura de Planeación Naval, Armada de Colombia (2020a, p. 42).

Al finalizar 2022, Colombia seleccionó la firma holandesa DAMEN como socio estratégico industrial para diseñar y construir las futuras Plataformas Estratégicas de Superficie (PES); de otro lado, la ARC firmó un acuerdo de desarrollo con COTECMAR para el inicio de la construcción del nuevo Patrullero Oceánico (POC-OPV-93C) y el nuevo Buque de Apoyo Logístico 6012, alrededor del Sistema Integral de Defensa Nacional. Del buque OPV-93C se dio inicio su construcción en el primer trimestre de 2023.

Comisión Colombiana del Océano: puntal del país marítimo

Las funciones estratégicas de la CCO, su interinstitucionalidad y multisectorialidad le han permitido consolidar el diseño flexible y actual de la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC). La PNOEC ha sido reconocida como pionera de la gobernanza oceánica por la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la Unesco ya que representa la bitácora para el país, en lo tocante a las oportunidades que ofrece el país bioceánico; además presenta un carácter integrador mediante temáticas⁶ sobre economía, gobernanza, biodiversidad y educación y proyección marítima. Adicionalmente, la condición de país bioceánico evidencia las oportunidades existentes alrededor de los Intereses Marítimos Colombianos⁷ (IMC) y la po-

⁶ La PNOEC contempla cinco áreas temáticas: 1. Integridad y proyección del territorio marítimo, 2. Desarrollo económico, 3. Fortalecimiento de la gobernanza marino-costera, 4. Uso sostenible de Biodiversidad Marina, 5. Cultura, educación y Ciencias Marítimas. (CCO, 2018).

⁷ Intereses Marítimos Colombianos (IMC): Talento Humano y Comunidad Marítima, Soberanía e Integridad del Territorio Marítimo Nacional, Infraestructura para el Aseguramiento, Integridad, el Orden Marítimo y el Estado de Derecho en el Mar, Seguridad Integral Marítima y Fluvial (SIMF), Transporte y Comercio Marítimo, Turismo Marítimo y Recreación, Industria Naval y Marítima, Minería Marina y Submarina, Pesca y Acuicultura, Conectividad por el Mar, Salud Pública y Bioseguridad Marina, Ordenamiento Marino-Costero, Gobernanza Oceánica, Recursos Ambientales Marino-Costeros, Cultura Marítima, Educación Marítima, Investigación Científica, Tecnológica y de Innovación y Patrimonio Cultural Sumergido. (Ramírez, Pedroza & Forero, 2021)





sibilidad de avanzar en el uso y aprovechamiento sostenible de cada uno de ellos, en beneficio y bienestar de la sociedad.

En la PNOEC se ha propuesto encaminar al país hacia una Potencia Media Oceánica⁸ (PMO), por medio de lineamientos de cooperación e integración en asuntos marinos, desarrollo económico, aprovechamiento sostenible de los recursos, ordenamiento del territorio marino-costero, protección de la biodiversidad y la defensa de la soberanía. Para Colombia ser PMO significa ser un país con características específicas en desarrollar sosteniblemente los IMC y protegerlos con la capacidad del poder naval, como beneficio común. Sin embargo, a partir de dichos intereses, y en el contexto flexible del diseño de la política, ha surgido como complemento el documento CONPES 3990 de 2020⁹ “Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030” donde se compilan esfuerzos y avances realizados en asuntos marino-costeros desarrollados por las diferentes entidades, esto es, que los IMC se constituyan en referentes para formular las políticas públicas.

La CCO, por lo tanto, ha tenido una ingente labor en beneficio del desarrollo nacional, al formular y presentar la PNOEC como instrumento que proyecta el fortalecimiento de los asuntos marino-costeros a corto, mediano y largo plazo en el país, que paulatinamente está apreciando las ventajas comparativas en torno de su espacio azul. Las líneas de acción que ha desarrollado alrededor de cada eje temático permiten direccionar los planes de acción, que se materializan en proyectos y programas específicos a fin de ser ejecutados con el soporte presupuestal del Ministerio de Hacienda en el Presupuesto General de la Nación y del Departamento Nacional de Planeación respaldados por el documento CONPES 3990.

La historiadora Natalia Jaramillo M., en CCO-Dimar, 2019, p. 120, refiere los principales logros en el trasegar de cinco décadas de la CCO específicamente sobre los resultados generados por la PNOEC como el desarrollo del Índice de Salud de los Océanos colombianos¹⁰; la formación de la conciencia marítima a través de los procesos de educación y la interacción y cooperación con entidades como la Comisión Oceanográfica Intergubernamental, la Comisión

⁸ Potencia Media Oceánica (PMO): corresponde a “las elevadas capacidades de poder marítimo nacional para la gestión integral del territorio, asegurándole la capacidad de proyección y participación decisiva en los escenarios internacionales; todo ello con el propósito de incrementar el bienestar de su población, aumentar el desarrollo sostenible y afianzar su capacidad de influencia regional” (CCO, 2018, p. 51).

⁹ Documento CONPES, corresponde a un trabajo coordinado y concertado entre diferentes entidades e instituciones del Gobierno Nacional, donde se establecen acciones específicas para alcanzar los objetivos propuestos, estos instrumentos de política establecen referentes para el desarrollo de temas económicos y sociales. El CONPES 3990 “Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030”, busca posicionar en la agenda pública nacional los océanos como factor de desarrollo sostenible al 2030.

¹⁰ El Índice de Salud de los Océanos: mide elementos biológicos, físicos, económicos y sociales en relación con el empleo sustentable de los océanos (...). La Potencia Media Oceánica debe buscar superar el promedio mundial el cual está en 70/100, Colombia para el año 2022, alcanzará una puntuación mayor a 70/100 y para el 2030, igual o mayor a 80/100. (CCO, 2018, p. 54).





Permanente del Pacífico Sur y el Sistema del Tratado Antártico. Menciona, además, la participación propia en eventos internacionales donde se promueven los IMC, por demás el impulso a la ciencia, tecnología e innovación del mar y recursos hidrobiológicos y, el desarrollo del Plan Nacional de Expediciones Científicas. Finalmente, refiere la participación comunitaria y eventos de carácter democrático sobre la planificación, uso y conservación de sus espacios oceánicos y costeros. La PNOEC es un instrumento vital para proyectar el desarrollo y el fortalecimiento de los asuntos marino-costeros a corto, mediano y largo plazo, en beneficio de la sociedad y, por lo tanto, el seguimiento permitirá velar por su cumplimiento y llevar a Colombia a ser una potencia oceánica regional a 2030.

Dirección General Marítima: visión hacia un Departamento Administrativo Nacional

La entidad lidera la realidad del Poder Marítimo colombiano, trabajando arduamente por tener una presencia estratégica en los espacios marítimos, costeros e insulares, acompañando la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros (PNOEC), expedida por la Comisión Colombiana del Océano (CCO, 2014). La sinergia de estas dos instituciones le permite a la ARC proyectar su visión y misión con mayor claridad. Pero, además, en su misionalidad le competen a la DIMAR actividades sustantivas plasmadas en sus procesos misionales¹¹.

Como organización dependiente del Ministerio de la Defensa Nacional, su labor sólida continuará y se fortalecerá en el ejercicio como autoridad de manera integral en todo el territorio marítimo gestionando las actividades marítimas, fluviales y costeras como contribución al desarrollo de los intereses marítimos y fluviales colombianos

La Dirección General Marítima (DIMAR) es la autoridad colombiana encargada de ejecutar la política del Gobierno en esta materia. Cuenta con una estructura que contribuye al fortalecimiento del poder marítimo nacional, velando por la Seguridad Integral Marítima, la protección de la vida humana en el mar, la promoción de las actividades marítimas y el desarrollo científico y tecnológico de la nación. (Armada Nacional, 2020a, p. 66)

La DIMAR en su ejercicio como autoridad, en la jurisdicción marítima esto es, en la totalidad del territorio marítimo con funciones integrales de responsabilidad y sanción, se correlaciona en las múltiples actividades que desempeñan los organismos a nivel nacional de la

¹¹ Procesos Misionales de la Dirección General Marítima: Gestión del transporte marítimo y fluvial, Gestión de empresas de servicios marítimos, Gestión de gente de mar, Gestión de naves, Protección del medio marino, Gestión de la Seguridad Marítima, Fluvial y Portuaria, Protección marítima, Gestión del Riesgo por Tsunami y Otras Amenazas de Origen Marino, Gestión para el ordenamiento territorial de litorales y áreas marinas, Gestión del Tráfico Marítimo y Fluvial, Investigación Científica Marina, Gestión de la reglamentación marítima, Gestión de Señalización Marítima y Fluvial, Gestión de la Información Hidrográfica y Gestión de la Información Oceanográfica y Meteorológica Marina (DIMAR, 2022).





administración central que, entre otras características, se encuentran en la misma jerarquía de los ministerios, debido a la alta capacidad técnica y especializada en sus funciones de dirigir, coordinar y ejecutar el servicio público específico, por lo tanto podría repensarse organizacionalmente como un Departamento Administrativo, toda vez que funcionalmente ejerce tal rol.

El comercio internacional marítimo y el transporte de personas en tránsito, así como el uso del mar en variadas actividades conlleva a considerar la Seguridad Integral Marítima¹² que “se consolida como un requisito indispensable para garantizar el éxito y la sostenibilidad de tales actividades” (DIMAR, 2018, p. 14), valiéndose entre varios medios, del óptimo funcionamiento de las ayudas a la navegación y su cobertura a nivel nacional que actualmente se encuentra en un 76 % (p. 15), que bajo los parámetros técnicos de la IALA¹³ se contempla la funcionalidad y el servicio del Control de Tráfico Marítimo¹⁴, lo cual involucra un sistema de infraestructura y de comunicaciones con una cobertura actual de casi 62 % (p. 17), dando cumplimiento así al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar - SOLAS/1974.

De los varios procesos misionales de la Dirección General Marítima, la investigación científica marina y en particular la Agenda Científica Antártica 2014-2035, consolidan los momentos más significativos del Programa Antártico Colombiano (PAC); así como los lineamientos de Colombia con los cuales se vinculó a la comunidad científica para desarrollar sus propias investigaciones en materia de oceanografía física e hidrografía.

El hecho de que Colombia pueda constituirse como Estado Consultivo del Tratado Antártico le permitirá apalancarse en su política exterior como un país que pueda tener voz y voto en decisiones estratégicas sobre el futuro de la Antártida en temas tan polémicos como la disputa territorial, la explotación de recursos naturales y su uso para otros fines distintos a la ciencia como sería el caso de maniobras militares o el uso del espectro electromagnético.

Esto contribuiría a que el Estado colombiano sea más visible en la política internacional, lo cual también permitirá una mayor confiabilidad para crear alianzas estratégicas con otros Estados que estén en favor con los intereses nacionales y el fortalecimiento del poder nacional (Ochoa, 2015).

¹² Seguridad Integral Marítima es la gestión conjunta entre Autoridad Marítima Colombiana y los usuarios, dirigida a minimizar el riesgo para el hombre, el medio y los bienes, derivado de las actividades marítimas. Lo anterior, garantizando el cumplimiento de normas de carácter internacional y local, con el fin de salvaguardar la vida humana en el mar, prevenir la contaminación del medio marino y la protección de los buques e instalaciones portuarias.

¹³ Asociación Internacional de Autoridades de Señalización Marítima y Ayudas a la Navegación.

¹⁴ Sistema de Control del Tráfico Marítimo: Asistir y monitorear las naves mercantes a su llegada, tránsito y salida de las aguas jurisdiccionales del país y hacer un seguimiento y verificación a la operación rutinaria de buques auxiliares entre varias funciones.





Inteligencia Naval: hacia la transformación de la Seguridad bioceánica

El contexto actual de la seguridad y defensa de la nación obliga a la Inteligencia Naval a generar planes estratégicos dentro de las necesidades de la ARC y en un marco de retos futuros, pero la maduración de los procesos técnicos procede de su evolución.

La Inteligencia en la Armada Nacional se remonta a 1936, con la aprobación de la Ley 5ta del Ministerio de Guerra de la época, donde “Se autoriza a la Marina Nacional para que se constituya como parte de la Fuerza Pública del Estado y se organice en Estados Mayores” y esto llevó a organizar progresivamente los departamentos y secciones de inteligencia en las fuerzas navales y unidades de la Infantería de Marina; para los años 1980, entran a funcionar las Secciones de Inteligencia Técnica, conocidas como (SEIT) como soporte a las actividades de inteligencia.

En 1991 se produjo una reestructuración que convirtió el Estado Mayor Naval M2 en la Dirección de Inteligencia, como mecanismo de fortalecimiento e integración de los medios de búsqueda de información disponibles para el apoyo operacional. Como parte del proceso de mejora y complementariedad en las actividades propias de la inteligencia, en 1997 se creó la Dirección de Contrainteligencia de la Armada Nacional, como mecanismo para contrarrestar los métodos de penetración e infiltración utilizados por el narcotráfico y el terrorismo. En 2005, respondiendo a las políticas institucionales y gubernamentales, se organizó y estructuró la Jefatura de Inteligencia Naval, orientada a cumplir funciones de asesoramiento al Comando de la Armada para la toma de decisiones a nivel estratégico en temas de Inteligencia y Contrainteligencia (García Márquez, 2011).

La situación de seguridad que ha enfrentado la nación siempre se ha caracterizado por ser altamente compleja, exigiendo de sus fuerzas una gran diversidad de esfuerzos en múltiples frentes, entre los cuales la Inteligencia Naval constituye uno de los pilares.

El devenir histórico y el contexto actual de seguridad y defensa de la nación compele a que la Inteligencia Naval se proyecte institucionalmente dentro de las necesidades de la ARC en el marco de su desarrollo y retos futuros. Continuará el refuerzo en materia de planificación estratégica efectiva y oportuna en pro de la orientación e integración del ejercicio operacional, la fusión de capacidades, así como el cumplimiento de roles y tareas en los escenarios marítimo, fluvial, aeronaval y terrestre.

La Inteligencia Naval orientará aún más sus capacidades en la protección de los sistemas de información institucionales ante la amenaza de los ciberataques provenientes de Estados y organizaciones criminales transnacionales, mediante sistemas tecnológicos y digitales cada vez más avanzados (Armada Nacional, 2020a, p. 88). Además, entre los propósitos principales





trasciende la protección a los derechos humanos y a la infraestructura (sistema de puertos y la protección del comercio), de los diversos modos en que muta el multictipismo.

En cuanto a la protección de los intereses de la nación, la ARC evita el uso del territorio marítimo y responsabilidad fluvial en las diferentes formas de crimen, mediante acción conjunta, coordinada o multinacional con otros países con quienes se comparten intereses comunes, donde se incluye los retos que plantea la protección fluvial y fronteriza.

La defensa y la seguridad tienen nuevos campos de la guerra como el dominio ciberespacial que mutan y se multiplican a futuro. En ese sentido, la ARC ha conseguido avances en materia de ciberseguridad, ciberdefensa y ciberinteligencia¹⁵, que ayudan a incrementar capacidades de detección, gestión y análisis de eventos e incidentes cibernéticos en la red de datos de la Armada Nacional; de igual forma será una tarea transversal y son los protocolos a nivel interno y táctico, cumpliendo los requisitos legales para facilitar el ejercicio funcional e Institución evitando la intrusión de subversión, espionaje o sabotaje.

Las nuevas tecnologías tienen acceso abierto, lo cual demanda hoy y a futuro parámetros de seguridad naval rigurosos que prevean situaciones como la incursión de Sistemas de Aeronaves No tripuladas (UAS, por sus siglas en inglés) y Vehículos Aéreos no Tripulados (UAV, por sus siglas en inglés) (Armada Nacional, 2020a, p. 52).

Logística y bases navales en el soporte y sostenimiento de la Armada

El documento de referencia del planeamiento institucional al 2042 corresponde al Plan de Desarrollo de la Armada (PDN), donde se plantea un proceso continuo de transformación y mejoramiento como respuesta a los cambios del entorno, con el objeto de velar por la proyección y perdurabilidad de la Institución (Armada Nacional, 2020a, p. 35) y por ende la protección de los Intereses Marítimos Colombianos.

Como un gran reto del PDN 2042, la logística de la Armada Nacional debe realizar un análisis de su sistema, con el fin de optimizar los recursos presupuestales asignados a la institución, utilizando las técnicas logísticas que permitan satisfacer las necesidades de las unidades operativas, para el desarrollo de su misión. (Armada Nacional, 2020a, p. 58)

Como se indicó anteriormente, la logística y las bases navales se han desarrollado para constituir un sistema de apoyo a la fuerza que le permita cumplir con las operaciones. Actualmente, las bases navales pese a sus limitaciones no son ajenas a tal propósito y, por lo tanto,

¹⁵ Mediante el Centro de Operación de Seguridad (SOC) y el Sistema de Información de Gestión de Eventos (SIEM), se logra la protección de la infraestructura crítica cibernética (ICC) naval, como unidades a flote y el Sistema Integrado de Control de Tráfico y de Vigilancia Marítima (SICTVM) de la Armada Nacional. Con el Sistema de Detección de Intrusos a nivel de host se mitiga la acción de los ciber ataques (Armada Nacional, 2020a, p. 52).

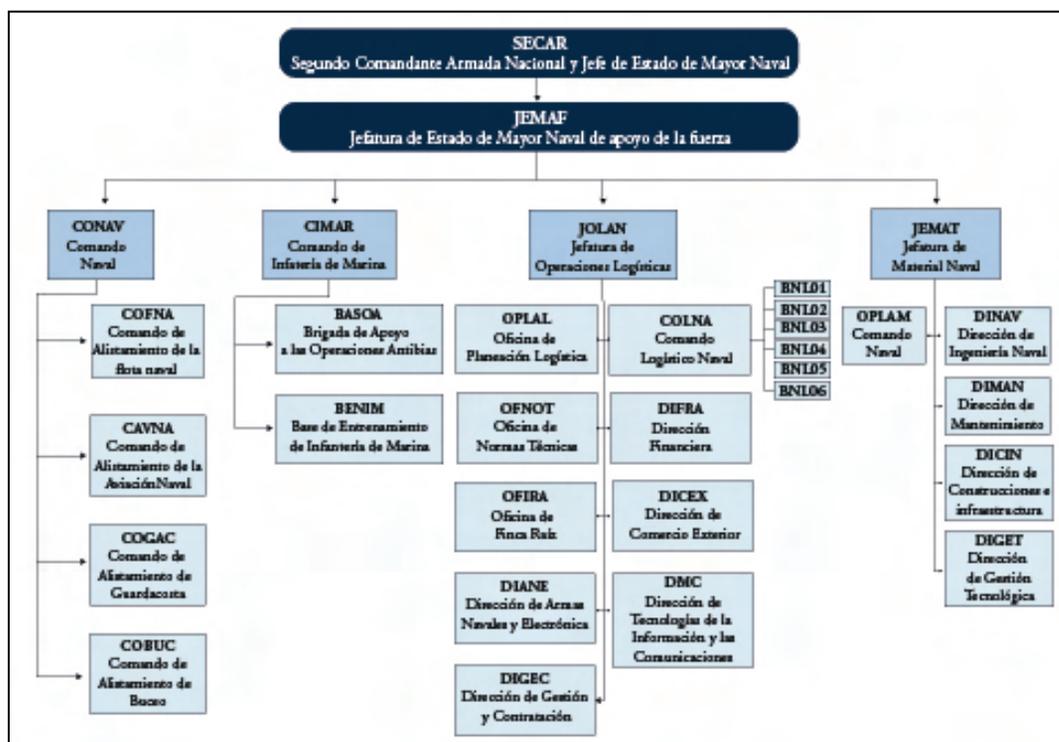




han transformado su gestión logística a la par de la modernización institucional¹⁶. Elementos fundamentales en la gestión de los medios como el capital humano, los recursos materiales y financieros, así como los recursos para el mantenimiento y sostenimiento de la Fuerza son considerados obligatoriamente en la organización vigente de la Armada. La función de dirección, organización y planeamiento ha incluido específicamente las seis bases navales¹⁷ dependientes de un Comando de Logística Naval y de una Jefatura de Operaciones Logísticas, las cuales materializan la solución a las necesidades de sostenimiento de la Fuerza.

Figura 2

Organigrama de la Jefatura de Estado Mayor Naval de Apoyo ARC



Fuente: Doctrina Logística de la Armada de Colombia (2020, p. 34).

CRECIMIENTO DE LA ARMADA: CONDICIÓN SINE QUA NON DEL PAÍS BIOCEÁNICO

¹⁶ El Plan de construcción y optimización naval (PROCYON), “constituye un esfuerzo prolongado en el tiempo, orientado a cumplir la visión de la estructura de medios que requiere el país en los años futuros (...) a la renovación de la Flota Naval (...)”, en un horizonte de proyecto previsto a 12 años. (Armada Nacional, 2020a, p. 38)

¹⁷ Las seis bases navales corresponden a: Base Naval ARC “Bolívar” en Cartagena (BNL01); Base Naval ARC “Málaga” en Bahía Málaga (BNL02); Base Naval ARC “Leguízamo” en Puerto Leguízamo (BNL03); Base Naval ARC “San Andrés” en San Andrés Islas (BNL04); Base Naval ARC “Orinoquía” en Puerto Carreño (BNL05) y Base Naval ARC “Bogotá” en Bogotá DC (BNL06).





La dinámica y cantidad de acontecimientos mundiales del siglo XX no difieren en frecuencia ni en intensidad de los sucesos antrópicos y naturales del siglo XXI que han impactado en la historia reciente contribuyendo a la construcción de un orden mundial. No obstante, faltan muchas décadas y sucesos que seguramente crecerán exponencialmente, así como sus consecuencias para la humanidad.

Algunos hechos del presente siglo muy visibles dejaron sus consecuencias imborrables como, la disrupción de la tecnología de la información y las comunicaciones, los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 y de la primera década del milenio, las guerras de Afganistán e Irak, los tsunamis de 2004 y 2011, la crisis económica mundial de 2008, el ascenso al poder del premier chino Xi Jinping en 2013 y su estrategia del Collar de Perlas, los episodios climáticos extremos, el Brexit, los ciberataques globales, la crisis migratoria hacia Europa en 2014, la guerra comercial entre China y los EE. UU., la aparición y propagación del Covid-19 en 2020 y la invasión de Rusia a Ucrania el 24 de febrero de 2022 con las consecuencias económicas mundiales y reconfiguración de poderes globales.

Las problemáticas globales no han sido ajenas a los países de la región y Latinoamérica específicamente en el transcurrir del siglo XXI; que por demás ha presentado particularidades en lo político, social y económico, como el populismo político dictatorial y consecuentemente su nueva narrativa en la cual la equiparan con la sociedad democrática; la dependencia económica y tecnológica de los países desarrollados, la corrupción política y la falta de respuesta a modelos de desarrollo que satisfagan sus necesidades sociales, situaciones que ha llevado a que cerca del 31 % o 201 millones de personas del subcontinente estén sumidas en la pobreza (Cepal-NU, 2022), a pesar de las potencialidad de riquezas en materia de recursos y biodiversidad.

Para Colombia en particular, las dos décadas del nuevo siglo han representado, en lo político, la estabilidad democrática, aunque también la presencia de la violencia generada por organizaciones armadas ilegales como las FARC¹⁸, el ELN¹⁹, las Autodefensas²⁰, y más recientemente el Clan del Golfo y múltiples organizaciones transnacionales²¹ que alrededor del

¹⁸ Las autodenominadas Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia son un grupo ilegal terrorista de guerrillas comunistas nacidas en la década de 1960 y desmovilizadas tras el Acuerdo de Paz de La Habana, en 2016. Algunos miembros perviven en las llamadas disidencias de las FARC que presentan las mismas particularidades y propósitos del anterior movimiento.

¹⁹ El autodenominado Ejército de Liberación Nacional es una organización insurgente terrorista de extrema izquierda que delinque en Colombia y Venezuela, con orientación marxista-leninista y pro-revolución cubana, es un actor de la violencia en Colombia.

²⁰ Las Autodefensas Unidas de Colombia (AUC), organización armada ilegal, terrorista, narcotraficante y contra-insurgente, originada de la reacción contra las guerrillas y que participó en la violencia en el país, se atomizó en grupos narcotraficantes que subsisten sin ideario político como actores de la violencia en Colombia.

²¹ El Ministerio de Defensa y la Fiscalía, las clasifican en GAO (Grupos Armados Organizados), GDO (Grupos de Delincuencia Organizada) y GDCO (Grupos de Delincuencia Común Organizada).





narcotráfico y otras formas del crimen han producido destrucción y muerte en la sociedad e instituciones legales. En materia de integridad territorial, el inaplicable y “salomónico” fallo de la Corte Internacional de Justicia de La Haya (CIJ)²² contra el espacio marítimo colombiano donde se perdió la soberanía marítima en alrededor de 75.000 km². En lo social, los aspectos más evidentes corresponden al alto nivel de pobreza monetaria de la población, 39,3 % según la Información de Pobreza Monetaria Nacional 2021, publicado por el DANE (2022), el nivel de desigualdad en la distribución de los ingresos²³, la elevada corrupción²⁴ y una justicia ineficaz²⁵; razones que han propiciado cambios en la dirección política e ideológica del país y en lo económico la presencia de una relativa estabilidad de las finanzas públicas.

Para la ARC las dos primeras décadas del milenio han significado éxitos operacionales, como el apoyo humanitario a tragedias naturales en Haití y Ecuador, así como el soporte a las comunidades como en La Guajira, Tumaco y Providencia, entre varios; pero además el logro de la victoria militar sobre los terroristas de las FARC (Torrijos, 2017) en la jurisdicción asignada, situación que coadyuvó a los diálogos de La Habana.

En cuanto al desarrollo de capacidades, es evidente el progreso técnico y científico mediante el fortalecimiento de la capacidad astillera de COTECMAR, se han ejecutado significativos proyectos de construcción naval con mano de obra nacional y de la Fuerza, entre estos, las Patrulleras de Apoyo Fluvial (PAF), los buques tipo Patrullero de Zona Económica Exclusiva (OPV), Unidades de Desembarco y Apoyo Logístico y Cabotaje (BDA) y el Buque de Investigación Científica (BCIM).

²² “La Corte adoptó una decisión sobre la extensión de las zonas económicas exclusivas de ambas partes, hasta las 200 millas medidas desde la costa de Nicaragua” (MinRelaciones Exteriores, 2022).

²³ El Banco Mundial en la publicación del índice Gini muestra a Colombia con un valor de 54,2 para 2020. El DANE por su parte mostró una disminución del Gini a 52,3, considerándose estas cifras elevadas en relación con el promedio de índices de la comunidad internacional.

²⁴ En el Índice de la Percepción de la Corrupción 2020, publicado por la ONG Transparencia por Colombia, el país ocupa el puesto 93 sobre 180 países con 39/100.

²⁵ En Colombia seis de cada 100 delitos tienen castigo o se esclarecen, según el diario El Tiempo en informe realizado sobre el tema.





Figura 3

Patrullera de Apoyo Fluvial (PAF) ARC “TECIM Freddy A. Pérez Rodríguez” en operaciones con helicóptero embarcado en las costas del Chocó



Fuente: Armada de Colombia (2022).

Otro alcance importante corresponde a la gestión de la Armada de Colombia, DIMAR y la CCO alrededor de las expediciones científicas a la Antártida, a la reserva de biosfera Seaflower²⁶ y a la isla de Malpelo²⁷.

Figura 4

Isla Malpelo en el Pacífico colombiano



Fuente: Comunicaciones Estratégicas, Armada de Colombia (2022).

²⁶ El Plan Nacional de Expediciones Científicas propuso desarrollar anualmente desarrollar un conocimiento integral de áreas así: 2015: Islas Cayos de Roncador, 2016: Islas Cayos de Serrana, 2017: Islas Cayos de Serranilla, 2018: Islas Cayos de Albuquerque, 2022: Monte submarino Kuiva y 2023: San Andrés Islas. (CCO-Dimar, 2019, p. 145).

²⁷ Situada a 490 km al oeste de Buenaventura, la isla de Malpelo es la única isla oceánica de Colombia en el océano Pacífico. Su relevancia estratégica, geopolítica, económica, ambiental y social es de invaluable importancia para el país.





Se destaca además el crecimiento de las capacidades del Poder Naval con la incorporación de nuevos equipos estratégicos, sistemas de armas, unidades submarinas y la experiencia adquirida en operaciones combinadas y multinacionales con la Unión Europea y la OTAN²⁸. Finalmente, se mencionan los importantes resultados al combate contra el narcotráfico alrededor de la Campaña “ORIÓN” los cuales, entre muchos resultados operacionales, logísticos, técnicos y científicos, serán la referencia para seguir protegiendo los IMC y el azul de la bandera.

Consolidación institucional de la Comisión Colombiana del Océano

El mar se constituirá en el espacio que protagonizará el futuro de la humanidad, no solo por el reconocimiento intrínseco de su valor económico o por la importancia en la sustentabilidad de las especies marinas o como indiscutible y vital proveedor de oxígeno a la humanidad y principal regulador de la temperatura, sino porque estas bondades se encuentran muy afectadas por la acción antrópica del mundo desarrollado y su resiliencia está en duda al futuro.

La CCO, como entidad intersectorial de asesoría, consulta, planificación y coordinación del Gobierno nacional, en asuntos de la PNOEC y sus diferentes temas conexos, estratégicos, científicos, tecnológicos, económicos y ambientales relacionados con el desarrollo sostenible de los mares colombianos y sus recursos, tendría un papel más contundente en materia de apoyo de gobierno, incluyendo la vigilancia en la ejecución real de los planes, programas y proyectos derivados.

Una CCO más sólida en el seno del Departamento Administrativo de la Presidencia de la República (DAPRE) para coordinar la integración de los sectores de transportes y puertos, ambiental, pecuario, educativo y cultural, constructivo, energético, turístico, del ordenamiento territorial entre varios, que le permita direccionar con planes de acción vinculantes y así potenciar de manera armónica la explotación sostenible de los intereses marítimos y, por lo tanto, generar capacidades exportadoras y competitivas en la región.

El entramado institucional de varios asuntos marítimos incluidos en diferentes dependencias y organizaciones estatales a veces redundantes tanto del sector central como descentralizado dejaría de ser obstáculo ante una CCO fortalecida institucional y legalmente, que sería rector en la toma de decisiones y coordinación sobre el rumbo de los IMC, donde la gestión del sector privado y el mercado generen valor agregado a la economía marítima y nacional.

La gestión de la CCO a futuro permitiría contribuir en la reducción de manera importante los altos índices de necesidades insatisfechas en las poblaciones litorales y ribereñas. La acción comienza por la adecuación de entidades para que cada una genere el valor agregado se-

²⁸ Desde mayo de 2018, Colombia se convirtió en el primer y único país latinoamericano “socio global” de la Alianza Atlántica, fortaleciéndose de esta forma la cooperación en asuntos como la lucha contra el crimen transnacional y la capacitación de las Fuerzas Militares en áreas como el desminado humanitario.





gún los propósitos de la PNOEC y el desarrollo regional y nacional. El ejercicio de la soberanía sobre los recursos marítimos colombianos y sus intereses, indica que se podrá explorar, explotar y preservar las riquezas de sus espacios con una estrategia nacional e incluso internacional en conjunto (Charry, 1994).

Dirección General Marítima (DIMAR), crecimiento obligado

La DIMAR dirige, coordina y controla las actividades marítimas, fluviales y costeras con el propósito de contribuir al desarrollo de los intereses marítimos y fluviales de la nación, con una organización y estructura que apoya al crecimiento del poder marítimo, en el contexto de la seguridad integral, marina mercante, investigación científica, señalización, servicio hidrográfico, gestión de litorales, gestión legal, gestión internacional, atención y participación ciudadana, gestión tecnológica, comunicaciones estratégicas, planeación, desarrollo humano e infraestructura; esto ha correspondido con un abanico de tareas y responsabilidades a nivel nacional con grandes retos para su cabal cumplimiento, en un país bioceánico y plurifluvial con la complejidad que la naturaleza y las circunstancias le ha impuesto.

En el entorno internacional, Colombia como parte de la Organización Marítima Internacional (OMI) mantiene una constante observancia y alineación en los planteamientos estratégicos como Autoridad Marítima. Alrededor de este compromiso en el presente siglo se prevé una mayor eficiencia y capacidad operacional. “Esta perspectiva hará de los mares y ríos de Colombia, escenarios más seguros, limpios, con la infraestructura adecuada a las necesidades del país para el desarrollo de las actividades marítimas de forma sostenible y competitiva” (DIMAR, 2018, p. 8).

Consolidando lo anterior, mediante Resolución 0759 del 2016, la DIMAR adoptó la EDE²⁹ como parte integral del Plan Estratégico 2030 resultado de un estudio prospectivo; por lo tanto, es el instrumento de planificación que incorpora programas, proyectos, planes, actividades, permitiendo el cumplimiento de los propósitos institucionales de la DIMAR. Así, incorpora las falencias y debilidades que el análisis ha permitido para lograr superar las limitaciones de las capacidades institucionales del presente siglo, o al menos hasta la tercera década.

El portafolio de proyectos que fortalecerá su acción en el presente siglo XXI es y será determinante en su acción como Autoridad Marítima Nacional e incluye actividades estratégicas. (DIMAR, 2018, p. 64).

Entre los mayores propósitos de desarrollo de la DIMAR al futuro cercano se contempla: superar las capacidades operativas, mejorar la coordinación y articulación interinstitucional de la administración marítima, incorporar los instrumentos técnicos y comunicacionales de

²⁹ Estructura Desglosada de la Estrategia (EDE), herramienta de planeación que define el trabajo a realizar para materializar cada objetivo estratégico de DIMAR y hace parte del Plan Estratégico a 2030.





manera integral respecto a Seguridad Integral Marítima en todo el territorio marítimo, mejora en las capacidades instaladas del Servicio Hidrográfico, Servicio Meteorológico y Señalización Marítima, completar el Plan Cartográfico Nacional, mejora y cobertura en cuanto a datos, tecnologías de la información y las telecomunicaciones (TIC), con cobertura en el territorio marítimo nacional.

En cuanto a competencias profesionales es preciso conocer con mayor profundidad y coordinación las acciones relativas a los organismos internacionales: Organización Marítima Internacional (OMI), Organización Hidrográfica Internacional (OHI), Organización Meteorológica Mundial (OMM), la Asociación Internacional de Autoridades de Señalización Marítima y Ayudas a la Navegación (IALA), la Federación Internacional de Geómetras (FIG), la Asociación Internacional de Cartógrafos (ICA) y la Organización Mundial de Comercio (OMC), entre otras. Sobre la gestión en la zona costera es preciso articular con las autoridades de orden nacional, departamental y municipal todo lo relacionado con bienes de uso público (BUP).

La amplia responsabilidad como autoridad marítima es desempeñada mediante las figuras del Estado Ribereño, del Estado Rector del Puerto y del Estado de Abanderamiento. Colombia ejerce su soberanía en el territorio marítimo a partir de la implementación de estas tres figuras que le permite el derecho marítimo internacional.

La seguridad de los mares representa un tema de primer nivel en la agenda marítima, dado el uso que brindan sus espacios como medios comunicacionales, transporte de personas y mercancías, aprovechamiento de los recursos vivos, minerales y de servicios como el transporte, el turismo, los puertos y astilleros, sin obviar la presencia de la Armada y su acción misional; donde están de por medio personas que laboran en estas actividades.

El crecimiento de la población y consumo llevan a una expansión del comercio y el transporte marítimo internacional de 22.000 millones de toneladas anuales para 2030, obligando a la expansión portuaria así como sus actividades logísticas; además, el uso de combustibles marítimos deberán ser más limpios ya que habrá buques más grandes y en mayor cantidad, contando además que, se podría presentar la alternativa futura del transporte de crudos mediante tuberías; el diseño de nuevas rutas marítimas como la del Ártico que variaría la relación de conectividad en muchos países.

En el ámbito científico, el Ártico y la Antártica serían ecosistemas estratégicos para nuevas agendas de la comunidad mundial. Desde la visión de las políticas multilaterales también quedaría en la agenda futura el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y la extensión más allá de 2030 de sus planes de acción; sobre los lechos marinos, se observaría la bioprospección y la biotecnología, además de una mayor exploración y explotación sostenible en mayor medida orientada al gas, así como la expansión de tendidos los cables





submarinos por donde circula un alto flujo del tráfico de las comunicaciones en la modernidad del siglo XXI.

En el ámbito nacional, se identifica la Seguridad Integral Marítima como un elemento sustantivo, relevante y estratégico para el desarrollo sostenible de los espacios y territorio marítimo nacional. Se presenta una nueva oportunidad para crear y fortalecer alianzas estratégicas y funcionales entre los Gobiernos, con políticas de consenso con los organismos internacionales, agencias multilaterales y organizaciones no gubernamentales nacionales, regionales e internacionales, a través de la implementación de un fortalecido concepto de Seguridad Integral Marítima regional (Rodríguez, 2017).

La Inteligencia Naval del futuro

Las amenazas que enfrenta el país exigen la actualización constante de sus sistemas, personal y equipo con tecnología de Inteligencia de punta que permita neutralizar el accionar delictivo del enemigo y, por lo tanto, lograr el alistamiento de la Inteligencia Naval ante potenciales amenazas externas asimétricas no convencionales.

El entorno global, regional y de Colombia, a futuro evidencia amenazas complejas en su defensa y seguridad; además, se prevén en la población grandes limitaciones económicas y de bienestar, afectación por circunstancias antrópicas, del multicitrimen y hasta naturales lo cual plantea a futuro ingentes desafíos en materia de la sinergia operacional, inteligencia naval, operaciones navales y de acción integral, que influya positivamente en la toma de decisiones respecto de la seguridad.

La integración sistémica, interagencial, conjunta y multinacional de la información, medios de búsqueda y del proceso de Inteligencia naval, permitirá fortalecer las capacidades actuales y a futuro en el ejercicio del control tridimensional de los escenarios marítimo y fluvial. Aspecto vital de la Inteligencia es la resiliencia de la organización para asumir los retos, riesgos y amenazas, así como la creatividad, la iniciativa permanente y el desarrollo tecnológico para generar conocimiento anticipativo y prospectivo.

Es preciso que la integración en comento, en los niveles estratégico, operacional y táctico de la Inteligencia y la Contrainteligencia tenga presente las particularidades y capacidades propias de la fuerza para proyectarse en las unidades en tierra, a flote y submarinas. Se considerará siempre la unidad de mando y control para permitir el ejercicio y cobertura total de la Inteligencia y Contrainteligencia Naval en todas las áreas de responsabilidad y adyacentes de la ARC.

Es política del mando actual para que, a futuro, el capital humano de la especialidad, su administración por competencias y profesionalización sea el principal factor y desarrollo del





plan de carrera, aunado a la evolución doctrinal, técnica y estratégica de modo transversal para afianzar, adaptar y preservar las operaciones propias de la especialidad.

La Logística y las bases navales del futuro

El futuro de la infraestructura Logística Naval del siglo XXI está en función del crecimiento de las Fuerza y de sus sistemas de armas, planteado en el plan de desarrollo institucional, la consolidación de la Armada como Potencia Bioceánica Sostenible y la disponibilidad de presupuestos como voluntad de la estrategia nacional que como sería obvio, corresponde a la respuesta de los desafíos que le impone el entorno.

La Logística Naval es una condición sine qua non del Poder Naval, por lo tanto, las capacidades y estructura de Fuerza deben estar acompañadas del soporte que proyecta la Fuerza en materia de infraestructura de bases, plataformas oceánicas, fluviales y de apoyo.

Los proyectos institucionales lograrían un desarrollo dentro de los estándares de la modernidad y tecnologías emergentes, sistemas de armas con tecnología dirigida para respaldar, disuadir y repeler las amenazas en su dominio y no menos importante, la cobertura de apoyo y previsión a desastres naturales y de apoyo humanitario y ambiental; la condición dual también se vería reflejada en el apoyo al desarrollo de la capacidad anfibia, defensa de costas y control fluvial y fronterizo especialmente.

Por lo tanto, la Logística Naval influye significativamente como soporte de la Fuerza en la solución de los diferendos fronterizos tendría un resultado favorable, alejados de la confrontación y cercanos a la capacidad disuasiva y cooperativa, sin desvirtuar las múltiples amenazas en torno a los diferendos aun sin solución, a la seguridad humana y a las amenazas propias del previsible entorno global, regional y doméstico, en donde el rol de la marina es estar vigilante en la protección del espacio marítimo, costero, insular y fluvial.

En la dinámica del desarrollo futuro de los planes institucionales, sobresale el proyecto de traslado de la base naval sobre el Caribe cumpliendo con la estatura estratégica, logística y táctica, como atributos orgánicos y logísticos de soporte a las unidades navales en el litoral y así poder lanzar operaciones con el debido respaldo logístico, facilidad para el entrenamiento de la flota y proporcionar el bienestar social a las tripulaciones de la Fuerza. La introducción de herramientas de seguridad y control a la cadena de apoyo futuro de óptima eficiencia serían respaldadas con almacenes automatizados, adaptación de sensores inteligentes, medios de apoyo a vehículos no tripulados, uso de la omnicanalidad y por supuesto el alto estándar de capacitación de capital humano en todo un sistema logístico 4.0 o logística inteligente. (Riquelme, 2018).

Como objetivos de la Jefatura de Operaciones Logísticas de la Armada que acompañan estos propósitos académicos, está la incorporación de buques de soporte logístico a la flota y el desarrollo de un Comando Marítimo de Transporte que representaría el mayor de los logros





para extender el alcance operacional y la sostenibilidad operacional, representado un mayor radio de control sobre las líneas de comunicaciones, vigilancia de las áreas marítimas protegidas, el desarrollo y ejecución de actividades en torno a los intereses marítimos de Colombia evitando el uso ilícito en áreas marítimas, fluviales, insulares y litorales y generando el apoyo continuo a las operaciones humanitarias y de paz.

CONCLUSIONES

La Armada de Colombia ha forjado su evolución a través de la historia republicana, precedida de acontecimientos y sucesos tres siglos atrás en que las épocas de la Conquista, con la llegada de los españoles descubridores; la Colonia, matizada por el comercio de hombres esclavos, mercancías y oro; y la misma independencia patria consolidada en la batalla naval del lago de Maracaibo el 24 de julio de 1823, en la que el heroico Almirante guajiro José Padilla López con la Armada patriota impidió la reconquista española. Todos los eventos tuvieron un especial relacionamiento con los espacios marítimos en el Caribe en mayor medida que en el Pacífico.

La historia marítima colombiana fecunda en hechos transformó y ha hecho parte de la construcción del Estado colombiano. Con la llegada de la modernidad de los siglos XX y XXI, la interdependencia de acontecimientos tampoco ha sido ajena para Colombia y en la relación con los mares y su institucionalidad se mencionan hechos como la pérdida del istmo de Panamá, (1903), el conflicto con el Perú (1932-33), el afianzamiento y crecimiento de la ARC a partir de 1934, la participación heroica en la guerra de Corea (1951), la implementación de la Ley 10 de 1978 en materia de delimitación de espacios marítimos y el desarrollo de capacidades modernas en los sistemas de armas navales, entre otros. Para el siglo XXI la complejidad de los acontecimientos mundiales tocó los espacios marítimos propios como el expansionismo sobre el Caribe por parte de Nicaragua y la pérdida jurídica de un importante espacio marítimo, además la presencia del narcotráfico y la valerosa acción en la lucha contra la criminalidad subversiva.

La ARC, con el empuje de sus comandantes y tripulantes, ha logrado desarrollar una estructura de Fuerza y una visión hacia el desarrollo futuro protegiendo los intereses nacionales y marítimos, además ser una marina moderna e innovadora, que ha respondido a las exigencias de defensa y seguridad nacional que impone el presente siglo, desarrollando una especial sinergia con entidades como la CCO, la DIMAR y COTECMAR, que ha significado la razón de ser de un país marítimo.

El crecimiento futuro de la ARC está previsto para la protección integral de los espacios marítimos y la red fluvial nacional, dentro de los preceptos constitucionales y el cumplimiento de la agenda multilateral alrededor de los derechos humanos y el cuidado del medio ambiente marino. La proyección se ha basado en el estudio prospectivo, determinado en el CONPES 3990 de 2020, donde se posiciona en la agenda pública nacional a los océanos como factor de





desarrollo sostenible; además, el Plan de Desarrollo Naval 2042, como un instrumento estratégico que le permita especial atención en la visión de futuro sobre el mar, es la influencia del entorno mundial, donde la interdependencia política, económica, sociocultural y de seguridad representa altos niveles de incertidumbre por la complejidad de la geopolítica global.

La Armada ha trazado una singladura en los ámbitos de su funcionamiento y proyección a futuro del siglo XXI y más allá, teniendo como referencia principal el cumplimiento de la misión constitucional, el crecimiento ininterrumpido de la estructura de Fuerza, el control de los espacios marítimos y fluviales colombianos, el apoyo al desarrollo de los Intereses Marítimos Colombianos como medios del fortalecimiento de una economía marítima que mejore las condiciones de bienestar de la población litoral e insular.

Los desafíos futuros tienen como eje transversal la educación, la ciencia, la tecnología y la investigación, así como la incorporación de nuevas tecnologías digitales que le permita ser más eficiente en la consolidación de una Armada de proyección regional.





Referencias bibliográficas

- Armada de Colombia. (2020a). *Plan de Desarrollo Naval 2042*.
- Armada de Colombia. (2020b). *Plan Estratégico Naval 2020-2023*.
- Comisión Colombiana del Océano. (2014). *Construyendo país marítimo*. <https://n9.cl/spo8a>
- _____. (2018). *Política Nacional de los Océanos y los Espacios Costeros (PNOEC)*. <https://n9.cl/nehww>
- _____. (2022). *Asuntos Antárticos*. <https://n9.cl/t1r82n>
- Comisión Colombiana del Océano. Dimar. (2019). *Comisión Colombiana del Océano. 50 años construyendo País Marítimo*. (A. M. Castrillón, Ed.).
- Cepal-NU. (2022). *Pobreza extrema en la región sube a 86 millones en 2021 como consecuencia de la profundización de la crisis social y sanitaria derivada de la pandemia de COVID-19*. <https://n9.cl/bhtl6>
- Charry, H. (1994, 4 de mayo) El Ministerio del Mar. *El Tiempo*. <https://n9.cl/hmve7>.
- Comando General FF.MM. (2018). *Manual Fundamental Conjunto MFC 1.0 doctrina conjunta*.
- Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial (Cotecmar). (2022). *Quiénes somos*. <https://n9.cl/rzpt7>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2022). *Información Pobreza monetaria nacional 2021*. <https://n9.cl/hijav>
- Dirección General Marítima (DIMAR). (2018). *Plan Estratégico de Desarrollo 2030*. <https://n9.cl/6ro45>
- Dirección General Marítima (DIMAR). (2022). *Autoridad marítima colombiana, qué es, misión y visión*. <https://n9.cl/dgi8u>
- García, J. (2019). *La importancia de un pensamiento marítimo estratégico en un país oceánico*. <https://n9.cl/caflj>
- García, R. (2011). *Base Naval ARC Málaga: un propósito nacional*.
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2022). *Fallo de 2012 - Casos Colombia ante la CIJ*. <https://n9.cl/i17ze>
- Ochoa, J. (05 de 2015). *Impacto estratégico nacional en la ejecución de expediciones científicas a la Antártida* [Tesis de especialización]. Universidad Militar Nueva Granada. <https://n9.cl/34uyq>
- Ramírez-Cabrales, F., Pedroza, W., & Forero, J. (2021). *Intereses Marítimos Colombianos*. Vicepresidencia de la República. Comisión Colombiana del Océano. Armada de Colombia. <https://n9.cl/046x7>
- Riquelme, B. (26 de junio de 2018). *Logística 4.0*. <https://n9.cl/w51io>
- Rodríguez, H. (2017). Seguridad Integral Marítima, reto estratégico. En H. M. Rodríguez Ruiz, *Seguridad marítima retos y amenazas*.
- Torrijos, O. (2017). *Farc: ¿derrota militar y victoria política?* Oveja Negra.





**DISEÑO, DIAGRAMACIÓN
E IMPRESIÓN**

www.imprensa.gov.co

PBX (0571) 457 80 00
Carrera 66 No. 24-09
Bogotá, D. C., Colombia



**ARMADA
DE COLOMBIA**

Protegemos el azul de la bandera