



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 -quién 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>

