



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@esdegue.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)

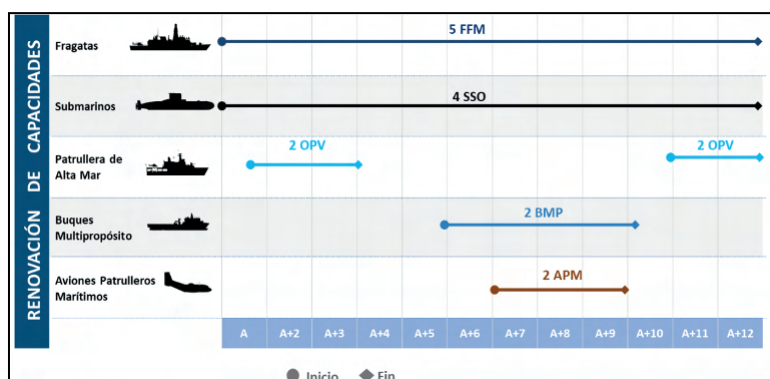
Conservar las capacidades estratégicas de la Fuerza y evitar la disminución operacional ante el ritmo operativo exigido y la antigüedad de sus buques, requiere tener un plan de adquisición o construcción de plataformas (p. 37). Para este esfuerzo se presentó el plan PROCYON “[...] orientado a cumplir 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).

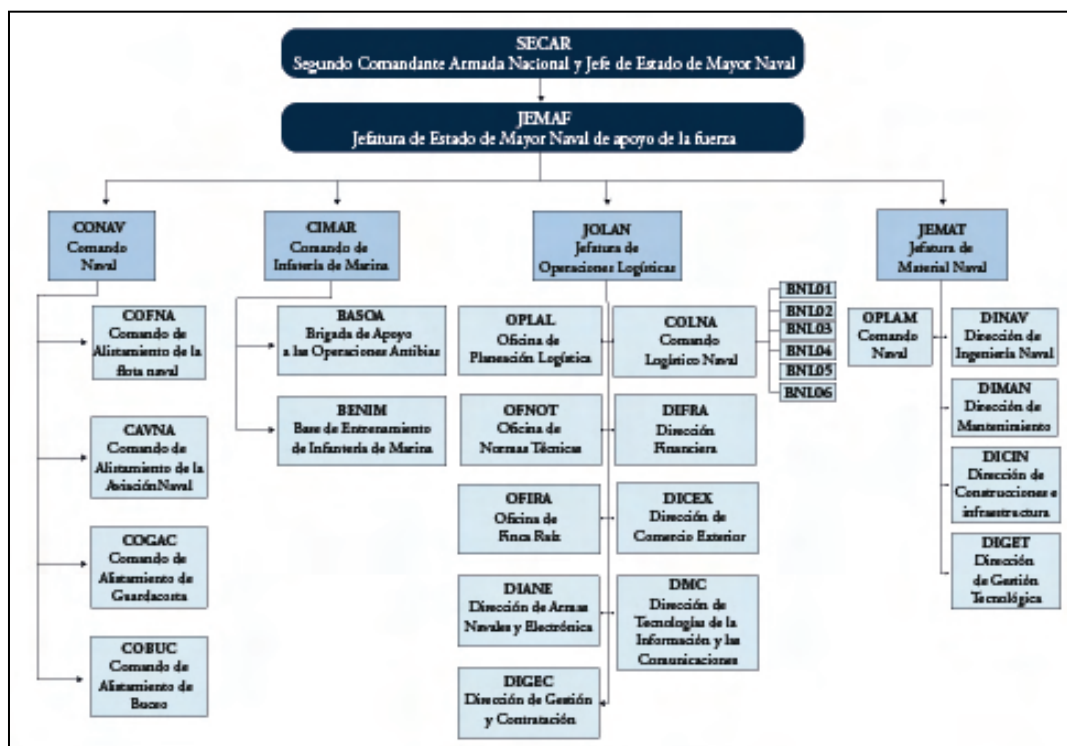




han transformado su gestión logística a la par de la modernización institucional¹⁶. Elementos fundamentales en la gestión de los medios como el capital humano, los recursos materiales y financieros, así como los recursos para el mantenimiento y sostenimiento de la Fuerza son considerados obligatoriamente 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 “Leguizamó” en Puerto Leguizamó (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 las tecnologías 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 potencialidades 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

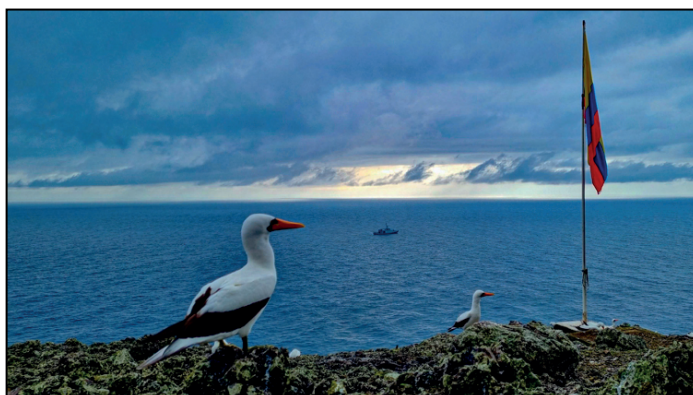


Fuente: Armada de Colombia (2022).

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 la 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.

