

CAPÍTULO 2.

LAS ESTRATEGIAS MARÍTIMA Y NAVAL EN EL SIGLO XXI*

*Francesco Mancuso***

<https://doi.org/10.25062/9786280000725.02>

*El mar dará a cada hombre nuevas esperanzas
como el dormir le da sueños.*

CRISTÓBAL COLÓN.

Introducción

Desde la época de la Antigua Grecia, el mar ha sido el medio por el cual grandes imperios han surgido; perder el control de las rutas marítimas ha significado también la crisis y la sucesiva desaparición de los Estados (Giannelli, 1983). La creación de talasocracias en el periodo de la Antigua Grecia permitió el desarrollo de grandes flotas militares y comerciales para garantizar el desarrollo económico y comercial del Estado y proyectar su potencia en los mares (Giannelli, 1983). Las flotas eran

* Este capítulo es resultado del proyecto denominado El Poder Marítimo como Fundamento Estratégico del Desarrollo de la Nación, del grupo Masa Crítica, adscrito a la ESDEG. Identificado con código COL123-247 en Colciencias y categorizado en “B”.

** Doctor en geopolítica de la Universidad de Pisa, Italia. Actualmente se desempeña como profesor de tiempo completo en el programa de Relaciones Internacionales y Estudios Políticos de la Universidad Militar Nueva Granada, (sede Campus). Ha publicado diferentes artículos y capítulos en temas relacionados con seguridad, defensa y geopolítica.

utilizadas para acceder a los mercados considerados estratégicos para la economía del país.

En la Antigua Grecia se empezaron a desarrollar las operaciones conjuntas entre la Armada y el Ejército; Atenas fue la ciudad-Estado que más utilizó tal tipo de operaciones construyendo un vasto imperio en el Mediterráneo (Giannelli, 1983). El control de las principales rutas comerciales permitió a Atenas negar el uso de dichas vías marítimas a las potencias rivales; la ciudad griega construyó un imperio comercial militar que basaba su fortaleza en las relaciones comerciales que Atenas tenía con sus colonias. Los territorios de ultramar controlados por la ciudad-Estado griega desempeñaban también un papel fundamental para el mantenimiento de las flotas: en cada una de dichas ciudades había puertos y astilleros artesanales con capacidad en sus instalaciones para hacer las reparaciones necesarias a fin de permitir a la flota naval y comercial que volviese con rapidez al mar. Al mismo tiempo, estos territorios podían ser utilizados como bases para abastecerse de los insumos indispensables para seguir navegando. A fin de lograr sus objetivos de potencia militar y comercial, Atenas planeó una política dedicada al desarrollo de una estrategia marítima y naval que le permitiera analizar los diferentes escenarios operativos para la flota naval. Con dicha estrategia, empleó los medios militares más adecuados para el escenario en el cual iban a operar permitiendo una flexibilización del empleo de la fuerza. El modelo que estableció Atenas para controlar los mares ha sido tan eficiente que ha sido utilizado también como ejemplo por parte de las talasocracias modernas.

En la historia se han alternado diferentes países en el dominio de los mares. Otra gran potencia marítima fue el Imperio romano, capaz de controlar el mar Mediterráneo y crear una vasta red comercial que garantizó el desarrollo de ciudades costeras para aumentar el volumen comercial en el interior del imperio (Giannelli, 1976).

Para analizar las estrategias creadas por las potencias marítimas, tenemos tres ejemplos que sobresalen: Holanda, Reino Unido y Francia (Mahan, 1890); las dos primeras representan modelos de éxito, mientras que la tercera es un ejemplo de fracaso.

Holanda fue reconocida como país independiente tras la paz de Westfalia, de 1648, (Ago y Vidotto, 2004), en la cual se ratifica una realidad territorial ya existente; de hecho, el siglo XVII es conocido como el siglo de oro de Holanda, que, proyectándose en los mares, conquistó un vasto imperio colonial al crear la flota mercantil más grande de la época (Modelski, 1978). Para implementar y mejorar su control de los mares, en Holanda se constituyó la primera sociedad por acciones: la Compañía Holandesa de las Indias Orientales; esta empresa tenía por objetivo abrir nuevas rutas comerciales con Asia. Al terminar cada viaje, los socios que participaban en la sociedad se repartían, de manera proporcional a la inversión, las ganancias obtenidas; es decir, ninguno de ellos, contrariamente al pasado, obtenía la restitución del capital invertido más las ganancias. Tal estructura permitió a la compañía poseer un sólido flujo de caja que le permitía absorber problemas temporales. La sociedad obtuvo, por el gobierno de Holanda, el monopolio del comercio de especias procedentes del Extremo Oriente (Ago y Vidotto, 2004). Tan fuerte fue la presencia holandesa en los mares, y tan desarrollada su tecnología para transportar grandes cargas comerciales, que España, en algunas ocasiones, alquiló los buques holandeses para transportar oro desde sus colonias hasta la Madre Patria (Mahan, 1890). Esta elección de España sancionó la definitiva crisis de Madrid y el decisivo ascenso de Holanda como potencia marítima⁴.

La potencia holandesa en los mares disminuye a causa del crecimiento de la competencia por parte de Francia y el Reino Unido; con la unión de la corona inglesa a la holandesa, el Reino Unido toma el control de los mares utilizando Holanda para la guerra terrestre en contra de Francia durante el reinado de Luis XIV (Ago y Vidotto, 2004). Justamente, este último país desarrolló un fuerte poder terrestre; tanto, que fue capaz de sostener una guerra por más de 60 años en contra de todas las principales potencias continentales de la época. Los resultados de dichos conflictos fueron grandes conquistas territoriales para Francia. El cardenal Mazarino y el ministro de finanzas de Francia, Jean-Baptiste Colbert,

4 Hay que recordar cómo, entre los siglos XVI y XVII, España y Holanda estuvieron en guerra por casi 80 años.

entendieron el peligro de tener un gran desbalance entre el poder marítimo y terrestre del país (Pilgrim, 1975).

Colbert modernizó la economía francesa creando altos estándares productivos para las empresas y logró un crecimiento estable durante todo el periodo de reinado de Luis XIV (Ago y Vidotto, 2004). A pesar de los grandes gastos que el país soportaba para financiar las guerras de conquista de su rey, Colbert logró alcanzar el equilibrio presupuestario en Francia y mejorar significativamente la calidad de las Fuerzas Armadas del país (Mahoney, 2010); tanto, que el ejército francés fue la primera fuerza armada a la cual se dotó de armas producidas en serie y fáciles de sustituir, así como de un uniforme igual para todos los hombres.

En 1669, Colbert convence a Luis XIV de crear el Ministerio de la Armada para organizar una flota mercante y de guerra actualizada (Pilgrim, 1975); por tal razón, Colbert es considerado el padre de la Armada francesa moderna. Durante el periodo en el que Colbert fue ministro de la Marina, Francia construyó nuevas escuelas navales para formar oficiales capaces de pelear las guerras modernas; así mismo, actualizó los arsenales y fortificó los principales puertos. La fortificación de los puertos aumentaba la protección de la flota mercante y de guerra durante su permanencia en la instalación, y así favorecía también una salida segura para empezar las operaciones en contra de un enemigo (Mahan, 1890). A fin de garantizar los hombres suficientes para la Armada, Colbert creó la leva obligatoria. Cada marinero estaba obligado a servir en la Armada cada tres, cuatro o cinco años, con base en la clase que tenía asignada. En los tres meses siguientes al periodo en el cual prestaran servicio en la Armada, los hombres seguían recibiendo la mitad del sueldo; además, fue creado un sistema de pensiones válido solo para los hombres que se alistaban en la Armada. En pocas palabras, Colbert hizo todo lo posible para transformar la Armada de Francia en una fuerza popular.

Para construir buques modernos y reducir la brecha tecnológica con países como el Reino Unido y Holanda, Colbert empleó expertos que garantizaron a Francia avanzar rápidamente en la construcción de los nuevos buques (Symcox, 1974). Colbert impulsó también la construc-

ción de una marina mercante, para estimular la producción interna; el ministro impuso una tasa sobre todas las embarcaciones construidas en el exterior y planeó una reducción de impuestos para los buques producidos en Francia (Symcox, 1974). Los puertos de Dunquerque, Marsella y Bayona fueron transformados en zonas francas. Para garantizar un flujo constante de bienes hacia los puertos de Francia, Colbert envió la flota naval a destruir la amenaza de los piratas.

Durante la administración de Colbert se crearon compañías comerciales con privilegios; es decir, empresas a las que el Estado entregaba poderes tales como la administración de los territorios coloniales, exención de impuestos y monopolios comerciales hacia determinadas regiones (Clay, 2013). De esta manera fue posible reactivar la Compañía de las Indias Orientales, que manejaba todo el comercio con el océano Indico; también, la Compañía de las Indias Occidentales, que consolidó la presencia francesa en las Antillas y en Canadá (Clay, 2013); la Compañía de Senegal, para aumentar la presencia francesa en África, y la Compañía del Norte, que desafió el dominio holandés en las frías aguas del mar del Norte (Clay, 2013).

No obstante esos grandes esfuerzos, los éxitos de la Armada de Francia, así como sus aspiraciones de dominar los mares, no sobrevivieron a Colbert. Durante el periodo de Luis XV, la Armada fue notablemente reducida, y eso impidió competir con los ingleses (Symcox, 1974). A pesar de estos problemas, no faltaron momentos de gran esplendor para la fuerza naval francesa; uno de estos llegó con el apoyo a la guerra de Independencia de las Trece Colonias (Dull, 1975). El reinado de Napoleón representó un periodo negro para las fuerzas navales de Francia, en cuanto la Armada fue constantemente derrotada, lo que definió la supremacía del Reino Unido en los mares (Adkins, 2004). La historia francesa demuestra cómo para desarrollar el músculo militar, y particularmente en los mares, se necesita plantear una clara estrategia marítima y naval. Estas deben ser constantemente implementadas por los diferentes gobiernos, a fin de permitir una constante mejora de la fuerza naval. Para Francia, muerto Colbert, terminaron también las políticas para aumentar y mejorar la posición del país en los mares.

El Reino Unido ha sido el país ícono que ha dominado los mares en los tiempos modernos. El gran Imperio británico tenía un foco de desarrollo en la capacidad del país para proyectar su poder en los mares. Tan fuerte fue la experiencia inglesa que Mahan analizó la manera como el país se proyectaba en los mares para generar su teoría del poder marítimo (Flint, 2006). Para Inglaterra, la importancia del mar era clara desde el periodo de Isabel I, cuando la Armada inglesa, bajo el mando de sir Francis Drake, empezó a operar en los mares estableciendo las primeras colonias en América del Norte. Desde entonces, el Reino Unido planteó políticas para expandir su control en los mares aumentando las capacidades de la Armada de Guerra y las de la comercial. La unión entre la corona inglesa y la holandesa permitió a los primeros aumentar sus conocimientos, así como su pie de fuerza en los mares.

A partir de 1692 y hasta 1943, Londres tuvo la más potente flota naval del mundo (Fernández, 2013). Entre 1805 y 1914, el mundo vivió bajo la denominada Paz Británica. El Imperio británico había sido construido para garantizar el desarrollo económico del Reino Unido, que desde finales del siglo XVIII estaba desarrollando su industria. Por tal razón, las empresas del Reino Unido necesitaban importar recursos naturales a precio muy bajo; buscando solucionar este problema, Inglaterra desarrolló colonias que garantizaban al Reino Unido el acceso a mercados estratégicos para el desarrollo de su economía (Sabbatucci y Vidotto, 2009).

De acuerdo con lo anterior, se puede analizar el control que los ingleses desarrollaron en la India, país desde el cual importaban grandes cantidades de algodón, que era trabajado en las industrias del Reino Unido. Las colonias en África eran funcionales para garantizar al país una proyección en los mercados del Cercano Oriente y para aprovechar los recursos naturales presentes en el África subsahariana y la meridional. Para mantener constante el flujo de recursos hacia la Madre Patria, el Reino Unido favoreció la creación de compañías privadas que se encargaban de satisfacer dichas necesidades comerciales (Sabbatucci y Vidotto, 2009). Al mismo tiempo, el gobierno de Londres entendió la necesidad de desarrollar una potente flota naval, que tenía la doble tarea de

garantizar la seguridad de las principales rutas comerciales y proyectar el poder del país en los mares. Al mismo tiempo, las colonias funcionaban como bases avanzadas para la flota en cada territorio de ultramar, y los ingleses tenían puertos e instalaciones capaces de garantizar a la Armada de Guerra y a la comercial lugares seguros donde reorganizarse y reabastecerse de todo lo que necesitaban para operar con seguridad (Flint, 2006).

Estos territorios eran los principales lugares donde las empresas del Reino Unido exportaban sus productos. La protección de las colonias estaba organizada para no pesar sobre la flota, y en cada territorio se había creado un ejército utilizando reclutas locales entrenados por oficiales ingleses (Sabbatucci y Vidotto, 2009). Dicha estrategia permitió flexibilizar el empleo de la fuerza terrestre inglesa que hacía presencia en los territorios más difíciles de controlar. De esa manera, se liberaron nuevas energías para desarrollar la flota inglesa mejorando constantemente la calidad de los buques, así como la tecnología para la construcción de las unidades militares. La estrategia marítima del Reino Unido estaba dedicada a lograr el control de los mares, y una vez obtenido, mantenerlo. Para lograr ese objetivo, Londres desarrolló una clara estrategia naval para flexibilizar el empleo de la flota. En cada escenario operativo, el Reino Unido no enviaba la flota entera, sino los buques que eran más aptos para desarrollar las operaciones militares en una determinada parte del mundo⁵. Para no perder el control de los mares, el Reino Unido tuvo que combatir en las dos guerras mundiales, la última de las cuales lo dejó territorialmente devastado (Banti, 2009). A partir de 1943, el país pierde su supremacía en los mares, mientras que Estados Unidos pasa a ser la principal potencia marítima.

5 Estas capacidades permitieron al Reino Unido desarrollar un control tan fuerte sobre los mares que tampoco la *doctrina del riesgo*, creada por el almirante alemán Von Tirpitz, durante los años anteriores a la Primera Guerra Mundial, pudo poner en duda ese control. Según dicha doctrina, el II Reich debía construir una flota militar con capacidades para desafiar y, posiblemente, ganar una guerra marítima en contra de la flota de Inglaterra en el mar del Norte. La única gran batalla naval que se desarrolló en la Primera Guerra Mundial entre ingleses y alemanes —el enfrentamiento del Jutlandia— terminó con victoria alemana; no obstante tal victoria, los germanos no utilizaron ulteriormente la flota, preocupados por las grandes capacidades operativas que la Armada de Inglaterra seguía teniendo.

Terminada la guerra, las ayudas que Estados Unidos envió a sus aliados occidentales debilitaron definitivamente el dominio inglés también en los mares. En pocos años, Washington construyó una red de alianzas que permitió a la potencia norteamericana contar con una larga serie de bases para garantizar su presencia a lo largo del globo terráqueo (Banti, 2009).

El fin de la Segunda Guerra Mundial impulsó decisivamente la aparición de nuevas y devastadoras armas: no solo las bombas nucleares, sino también, el desarrollo de misiles que hicieron pensar en un rápido colapso de los viejos conceptos de potencia. Por el contrario, durante la Guerra Fría, Estados Unidos y la Unión Soviética, con sus respectivos aliados, buscaron lograr el control de las principales rutas marítimas comerciales, para garantizarse un constante desarrollo económico. En pro de fortalecer su presencia en los mares, Estados Unidos, terminado el segundo conflicto mundial, creó con rapidez una larga serie de comandos navales; cada uno de ellos tenía tareas específicas, establecidas con base en las áreas de su responsabilidad (Flint, 2006). Para lograr el control de los mares, Estados Unidos no construyó un nuevo imperio colonial, sino que estableció alianzas en las cuales Washington operaba como potencia hegemónica (Banti, 2009). La estrategia marítima y naval de Estados Unidos permitió a dicho país conservar el dominio de los mares hasta nuestros días, por lo que es posible cuestionarse sobre cómo a partir de los primeros años del siglo XXI dicho dominio ha empezado a ser cuestionado.

A partir de 2001, a raíz de los ataques al World Trade Center y al Pentágono, Washington se involucró en dos conflictos que han desgastado su aparato militar y afectado considerablemente su economía (Instituto Internacional de Investigación para la Paz de Estocolmo [SIPRI], 2010); en el ámbito económico, la gran crisis de 2008 ha debilitado ulteriormente la posición internacional de Estados Unidos. En los múltiples intentos del presidente Obama para reactivar la economía, una de las medidas más debatidas, pero necesarias, fue una reducción paulatina del gasto militar del país (SIPRI, 2012). En 2010, Robert Gates, exsecretario de Defensa de la administración Bush, habló sobre la posibilidad de enviar grandes contingentes, con un enfoque específico, hacia un determi-

nado territorio (Fernández, 2013); es decir, Estados Unidos necesitaba modificar radicalmente su estrategia para seguir siendo la potencia hegemónica a escala mundial. En el siglo XXI, es imposible imaginar un país que pueda mantener una presencia constante en todos los continentes, así como se hizo durante la Guerra Fría.

Con la perspectiva marítima, lo enunciado implicaba un rápido cambio en el empleo de las flotas estadounidenses. Por una parte, mantener todos los buques operativos y en el mar al mismo tiempo representaba un costo que Washington ya no podía cubrir; por otra, Estados Unidos debía emplear las flotas para desarrollar una proyección de poder en los escenarios que para el país eran estratégicos. En 2013, León Panetta, secretario de Defensa de la administración Obama, habló de la necesidad de reconocer la debilidad de las Fuerzas Armadas de Estados Unidos para operar en los territorios (Fernández, 2013). La declaración de Panetta, junto con la de Gates, impulsaron un definitivo cambio en la estrategia militar de Estados Unidos. En referencia al medio marítimo, se ha revisado la operatividad de las flotas de estadounidenses dando prioridad a aquellos mandos que operan en áreas consideradas estratégicas, tales como Extremo Oriente o el Cercano Oriente.

Visto el rápido cambio de estrategia, los esfuerzos de los gobiernos de Estados Unidos se han centrado en disminuir la percepción de que ello se traduciría en una disminución de la presencia de las flotas de Estados Unidos en los mares. Para flexibilizar el empleo de su componente naval y mantener al mismo tiempo el control de los mares, Washington ha permitido a sus aliados controlar directamente algunas áreas, mientras que la presencia norteamericana se verificaría solo en caso de necesidad⁶. En tal sentido, Washington basa dichas decisiones en las relaciones

6 En este punto es interesante destacar un paralelo entre las crisis de una superpotencia actual, como Estados Unidos, y una del mundo antiguo, como el Imperio romano. Cuando Roma no pudo seguir controlando sus fronteras, entregó el control de estas zonas a poblaciones bárbaras formalmente fieles a Roma; es decir, empezó el periodo definido como Dominio Indirecto. Reconociendo su debilidad militar, las autoridades romanas favorecieron el ingreso de actores que aceleraron el colapso de las estructuras del imperio. En tiempos actuales, y más por razones económicas, Estados Unidos viene aplicando la misma estrategia: para disminuir los costos, aumenta las responsabilidades de sus aliados. El problema es que, renunciando a una influencia directa sobre determinadas áreas, Washington no puede estar seguro de que los aliados protegerán sus intereses en vez de los intereses nacionales propios.

de largo periodo establecidas entre Estados Unidos y los aliados occidentales; hay que resaltar cómo muchos de esos Estados tienen grandes capacidades tecnológicas y sistemas de armas de última generación (Instituto Internacional de Estudios Estratégicos [IISS], 2017). Por cuanto siguen siendo fuerzas formidables en el mar, cada uno de los aliados de Washington tiene sus problemas internos, que los están llevando a modificar la estrategia de empleo de sus propias Fuerzas Armadas (Fernández, 2013). Por otro lado, se destaca cómo, por primera vez, el Reino Unido tiene una proyección muy limitada en los mares, por cuanto los nuevos portaviones clase Queen Elizabeth todavía no están operativos. Tal situación ha debilitado a Londres y ha reducido los poderes de proyección en los mares de toda la OTAN (Fernández, 2013).

La idea de que Estados Unidos se encuentre, de alguna manera, disminuyendo sus intereses hacia determinadas aéreas del mundo ha provocado reacciones inesperadas también entre sus aliados. En dicho sentido, se puede analizar el ingreso de países como Grecia e Italia en la iniciativa económica de China, que prevé la construcción de infraestructura para aumentar y mejorar el comercio marítimo entre el gigante asiático y esos países. Otros países, como Japón, han acelerado el proceso de reforma constitucional para cambiar algunas limitantes establecidas en los acuerdos de paz aprobados a finales de la Segunda Guerra Mundial (SIPRI, 2015); entre ellas se encuentra la limitante del gasto militar vinculándolo al 1 % del producto interno bruto (PIB), así como prohibir la construcción de cualquier sistema de armas que pueda proyectar el poder de Tokio en la región. En ese sentido, por cuanto sigue siendo prohibido por los acuerdos de paz, Japón está construyendo portaviones livianos para garantizar su proyección de potencia en toda la región de Extremo Oriente (IISS, 2017). Estados Unidos ha aceptado tales modificaciones implícitas porque también necesita aliados poderosos en la región. En definitiva, la nueva estrategia de Estados Unidos sobre el empleo de sus fuerzas está generando dudas sobre las reales capacidades de la potencia norteamericana para seguir desarrollando una presencia constante alrededor del mundo. Esa nueva estrategia se enmarca dentro de un cuadro geopolítico mundial que está cambiando rápidamente.

Todas las potencias emergentes, entre las cuales se encuentran China, India y Rusia, están planteando nuevas estrategias marítimas para relanzar su presencia en los mares (Fernández, 2013). China plantea ser una potencia marítima a partir de 2040, mientras que India prevé tener operativos 160 buques de diferentes clases, a más tardar, en 2022 (Fernández, 2013). Ante un retiro parcial de Estados Unidos y sus aliados, las potencias emergentes están relanzando su iniciativa para obtener nuevas posiciones dominantes en los mares. Para lograrlo, se encuentran estableciendo nuevas estrategias marítimas y navales que les permitan transformarse en el próximo futuro en *players* globales.

No obstante, el hecho de que vivimos en una época en la cual se habla de guerras espaciales y de guerra cibernética, el mar sigue siendo el espacio de confrontación preferido para establecer nuevos equilibrios internacionales. La posibilidad de garantizar la seguridad de las principales rutas marítimas se traduce en un aumento del desarrollo económico y en un aumento del bienestar de la población del Estado capaz de desarrollar dicho control.

A lo largo del presente capítulo se desarrollará un análisis sobre las estrategias marítima y naval estudiando los principales ámbitos de acción de tales estrategias y su definición. Por último, se analizará un fenómeno contemporáneo, como lo es la piratería y los problemas que tal fenómeno ha generado.

La estrategia marítima

Para ganar un conflicto, bien sea económico, político, social o también militar, se necesita tener una estrategia clara, bien definida y lo suficientemente flexible para adaptarse a los diferentes escenarios que se pueden presentar durante el desarrollo de un enfrentamiento (Luttwak, 2013). Antes de profundizar en el análisis sobre la estrategia marítima, hay que analizar qué se quiere describir cuando se habla de *conflicto* y de *estrategia*. Buscando el término “conflicto” en el *Diccionario de la Real Academia Española* (RAE), se descubre que hace referencia a un

enfrentamiento armado, un combate, una lucha o una pelea. Ese tipo de definición permite acercarse al conflicto con una perspectiva clásica, entendiéndolo como una confrontación armada entre dos o más Estados.

Desde una óptica contemporánea, el conflicto no es exclusivamente una guerra entre actores del sistema internacional, sino que su significado se puede aplicar a otros sectores, tales como el político o el económico. En la actualidad, un enfrentamiento económico entre dos Estados o dos bloques de Estados puede causar tantos daños como una guerra convencional, lo cual se debe a que las dos partes apuntarían a disminuir las capacidades productivas de la parte adversa. Por tal razón, la estrategia que los Estados plantean se sale de la esfera tradicionalmente militar. Modificando los campos de aplicación de la estrategia, se ha cambiado también la manera de emplear las Fuerzas Armadas, que ya no deben exclusivamente proyectar el poder de un país en el escenario internacional, sino que son utilizadas también para estrechar lazos diplomáticos con otros Estados (Flint, 2006).

Definir con exactitud qué se entiende por estrategia puede resultar difícil en relación con la nueva categorización de conflicto que se ha creado en los últimos años; sin embargo, una interesante definición es la que entrega Luttwak (2013) en su libro titulado *Estrategia. La lógica de la guerra y de la paz*: para el autor, “el compromiso principal de la estrategia es ganar, su lógica establece quién será el ganador, sus métodos buscan definir cómo llegar a la victoria y sus límites determinan las dimensiones de la victoria” (p. 6). En ese sentido, los Estados deben planear una serie de estrategias que se puedan adaptar a un escenario internacional en constante cambio, sin perder de vista el objetivo final, que es proteger los intereses de una nación. Los intereses nacionales son las expresiones de los deseos de una nación y de las necesidades percibidas en el corto, el mediano y el largo plazo (De Izcue et al., 2012). De dichos intereses se desprenden los objetivos de una nación, que tienen características tales como estimular la acción colectiva, orientar la acción de los gobiernos futuros e interpretar el concepto abstracto de bien común (De Izcue et al., 2012). Esos objetivos deberían facilitar la creación de políticas de Estado que favorezcan el desarrollo nacional, y las mencionadas

políticas, a su vez, tienen las características de mantenerse constantes, a pesar de los cambios de administración que periódicamente se hacen en los regímenes democráticos. La política exterior debería ser la política de Estado por excelencia: tener una clara posición internacional ayuda a mejorar la confianza de los aliados estableciendo dinámicas consolidadas a lo largo del tiempo.

La estrategia marítima resulta esencial para proteger el proyecto de una nación, pues hace referencia a la protección del espacio marítimo que contribuye al desarrollo económico y social de un país y a su posicionamiento en la escena internacional (De Izcue et al., 2012). La estrategia marítima prevé el desarrollo de acciones para proteger los intereses nacionales en el mar; es decir, la de los intereses marítimos de una nación. Con una estrategia bien planteada, un Estado, basándose en sus capacidades, puede desarrollar su poder marítimo; este último se entiende como la posibilidad de proteger los intereses marítimos, sea de forma directa o indirecta (Doig, 2013).

Al mismo tiempo, es posible entender con cuáles políticas y medios un Estado ejerce control de los mares protegiendo sus intereses y garantizando la seguridad de las principales rutas comerciales. La estrategia marítima tiene dos vertientes: por una parte, planear todas las acciones necesarias a fin de proteger la costa de un país. Entre las acciones que se plantean se incluyen el empleo de los medios necesarios para garantizar dicha seguridad o cómo establecer el presupuesto necesario para tener fuerzas navales con las capacidades para proyectar el poder del Estado en los mares y proteger sus intereses. Cada país plantea, con base en sus necesidades, las acciones que debe desarrollar en los mares.

Por otra parte, la estrategia marítima quiere favorecer el desarrollo marítimo; es decir, las capacidades que tiene el Estado para proyectarse en los mares a fin de establecer vínculos comerciales con otros países que favorezcan el desarrollo nacional (Doig, 2013).

Los objetivos de la estrategia marítima se pueden alcanzar empleando únicamente los medios navales, por lo que no puede existir una estrategia naval sin antes haberse planteado una estrategia marítima. Liddell Hart (1991) afirma que el sector militar debe ser sostenido por la rama

política, y que los políticos no pidan a los militares objetivos que no sea posible lograr. Hart recupera y actualiza la afirmación de Von Clausewitz (2005) según la cual la guerra es la continuación de la política, pero por otros medios. Los dos teóricos analizan las relaciones entre el mundo político y militar destacando cómo estos dos poderes del Estado no solo deben hallarse interconectados, sino establecer un camino que favorezca el desarrollo económico de un país. Los países que tienen acceso al mar deben planear políticas para aumentar y mejorar la presencia del Estado en esas aguas, sin pensar que sería suficiente la sola flota naval para lograr dicho objetivo. Al mismo tiempo, es necesario plantear con mucho cuidado la utilización de los medios militares para poder enviar los buques que puedan operar de manera mejor en un determinado escenario operativo. Habrá amenazas por las cuales será necesario emplear la flota entera, mientras habrá otras en las cuales se deben utilizar solo pocos medios; en otras palabras, la utilización flexible de la flota es una herramienta que todos los Estados deben prever en su Estrategia Marítima (Pavlock y Wedin 2019). Es así como antes de enviar la flota, se tiene que ejecutar un cuidadoso análisis de la situación internacional, para no comprometer la posición del país ni obligar al aparato militar a soportar un enorme estrés operativo en el empleo de los medios.

Para aplicar los dictámenes contenidos en la estrategia marítima, cada país desarrolla una *doctrina marítima*; es decir, principios y teorías que se aplican al desarrollo de la presencia en los mares de un país. Teniendo en cuenta las características geográficas y políticas de un Estado, se generan métodos y procedimientos a fin de desarrollar las actividades necesarias para alcanzar los objetivos establecidos en la estrategia marítima (Doig, 2013). Según Doig, la doctrina marítima se puede analizar desde dos puntos de vista: el teórico y el organizacional. En ese orden de ideas, hay que estudiar la relación de la población con el mar, cuál es su actitud hacia el mar (Mahan, 1890); es decir, si la población piensa que el medio marítimo representa una posibilidad de desarrollo, o si, por el contrario, es adversa a la presencia del Estado en los mares.

Con base en dicho análisis, un Estado es llamado a desarrollar una clara presencia en los mares si la población tiene una actitud positiva.

Si, por el contrario, tiene una sociedad adversa al mar, es llamado, en primer lugar, a construir una conciencia marítima nacional, a generar en la población la sensación de que en el mar se pueden encontrar grandes oportunidades para que se desarrolle una serie de políticas que favorezcan la presencia del país en él. Por otra parte, un Estado que tiene una población favorable al desarrollo de poder en los mares y no crea una estrategia marítima para implementarlo está destinado a tener grandes problemas a la hora de garantizar su desarrollo económico.

Con la perspectiva teórica, la doctrina marítima debe establecer mecanismos y modalidades mediante los cuales el Estado pueda seguir desarrollando políticas marítimas y aumentar la tradición marítima (Doig, 2013).

En el ámbito orgánico, la doctrina marítima tiene por finalidad la creación de un lenguaje común entre los diferentes poderes del Estado para facilitar la trasmisión de los principios marítimos y su implementación. En ese sentido, es fundamental superar las diferencias de opinión entre los órganos del país para que la doctrina marítima pueda ser aplicada como parte de la estrategia integral de desarrollo del Estado (Doig, 2013). Para facilitar dicha tarea, es esencial que los intereses marítimos se desprendan de los intereses nacionales de un país y estén íntimamente conectados con ellos.

La estrategia naval

La estrategia naval hace referencia a la posibilidad que tienen los Estados de desarrollar operaciones navales permanentes tanto en tiempo de paz como en tiempos de guerra. Al mismo tiempo, prevé el empleo de la fuerza naval en operaciones conjuntas con las otras fuerzas militares (Perrero, 2007). El objetivo de la estrategia naval es lograr el dominio marítimo o, en otras palabras, lograr la total libertad operativa en los mares. El medio marítimo es diferente de todos los demás escenarios militares, porque no es posible conquistar un dominio absoluto sobre algunas zonas, y es imposible eliminar a las fuerzas neutrales para que no

interfieran en el desarrollo de determinadas actividades (Perrero, 2007). La estrategia naval se basa en cuatro elementos principales: 1) fuerza organizada, 2) posición estratégica, 3) comunicación marítima y 4) servidumbre (De Izcue et al., 2012). Las tres primeras son necesarias para lograr el dominio del mar, mientras que la cuarta hace referencia a la posibilidad de interferencia en el dominio marítimo.

La *fuerza organizada* describe la composición de la flota y su empleo. Las fuerzas modernas se componen de unidades de superficie, aéreas y submarinas. Cada una de dichas unidades es utilizada para garantizar la protección de la flota y la proyección de potencia del país. Al mismo tiempo, las fuerzas navales tienen capacidades que permiten la utilización de la flota, ya sea en tiempos de paz o de guerra. Durante los periodos de paz es posible utilizar con gradualidad el poder; es decir, que la flota se puede utilizar de manera real o potencial. Es así como los Estados pueden, con la sola amenaza de enviar la flota, controlar fenómenos que de otra manera podrían alterar los equilibrios de potencia en determinadas áreas del mundo (Perrero, 2007). Por otra parte, utilizar la flota demuestra las capacidades militares de un Estado y su voluntad de proteger sus propios intereses (De Izcue et al., 2012). Utilizar la flota es una demostración de las nuevas capacidades alcanzadas por un Estado y sus nuevos intereses geoestratégicos, dentro de los cuales se enmarcan todos los operativos que la Armada desarrolla para aumentar los conocimientos científicos de un país; actualmente hay Estados que envían sus buques en misiones científicas a las zonas árticas y antárticas.

El interés científico responde también a lógicas geopolíticas para expandir el control de los países en zonas que, de momento, son protegidas por tratados internacionales, y que resultan ricas en recursos naturales considerados estratégicos para el desarrollo económico industrial. Al mismo tiempo, la flota naval puede ser utilizada para asfixiar la economía de un Estado enemigo; en casos en que haya una gran diferencia de fuerza entre los países, la sola amenaza del envío de la Armada podría ser suficiente para evitar un conflicto. Así mismo, la Armada puede ser utilizada por los Estados con el doble objetivo de afianzar la confianza de los aliados y desanimar a potenciales enemigos.

La *posición estratégica* se define como el mejor lugar desde donde es posible atacar al enemigo o defenderse de potenciales ataques. En el mar, el poder naval se mide con base en la posición y la fuerza (De Izcue et al., 2012). En el primer punto se analiza la posición de la flota en comparación con el punto geográfico donde se encuentra su objetivo estratégico. La posición debe garantizar la posibilidad de lanzar un ataque y una baja eventualidad de interceptación por parte de fuerzas enemigas. La posición debe garantizar a la flota grandes capacidades de movilidad y de defensa ante un ataque enemigo, para minimizar las pérdidas y seguir ejecutando operaciones en contra del enemigo. Para proseguir las operaciones militares es necesario un constante abastecimiento de los medios que están desarrollando actividades; por ello, la posición escogida debe garantizar la facilidad de dichas operaciones logísticas (De Izcue et al., 2012).

La *Fuerza* hace referencia a los medios enviados y a las capacidades de la flota para proteger los intereses de un país en los mares. Una flota debe ser capaz de lograr el control de la posición estratégica y no permitir al enemigo que utilice sus rutas de abastecimiento (Perrero, 2007). Para lograr dichos objetivos es necesario enviar toda la flota naval o parte de ella; en este caso se deben identificar los medios más aptos para lograr los objetivos establecidos.

Los Estados en el mar se hallan conectados por rutas o vías de aguas que garantizan el comercio entre dos o más naciones. En dichas zonas transitan buques comerciales que transportan bienes de un país a otro y garantizan que las economías de los Estados sigan desarrollándose. Se habla de las *comunicaciones marítimas* como la capacidad para controlar rutas estratégicas y negar al enemigo su utilización (De Izcue et al., 2012). En el periodo clásico, esto habría significado enviar la flota para destruir las fuerzas enemigas y capturar o hundir sus buques comerciales. En las épocas modernas, las flotas tienen la tarea de eliminar enemigos asimétricos en el mar, tales como los piratas. Estos últimos amenazan las rutas comerciales y pueden poner en riesgo el comercio marítimo en algunas limitadas áreas del mundo.

Por último, están las *servidumbres*, que son acciones o reacciones de la guerra naval desarrolladas para satisfacer necesidades políticas

durante la conducción de un conflicto (De Izcue et al., 2012). Ejecutar dichas operaciones puede dificultar que se logre el objetivo estratégico de un conflicto; a pesar de ello, son acciones que tienen un peso político que puede resultar positivo en la fase de negociación o para convencer a la opinión pública de un Estado de la necesidad de seguir en un conflicto para alcanzar un resultado moral más que estratégico (Flint, 2006). Estas acciones se desarrollan por necesidades políticas; es decir, no tienen gran importancia en el plano militar, pero sí en el político, así como por razones jurídicas para dificultar o no permitir la ejecución de determinados actos: por ejemplo, operaciones para la protección de los Derechos Humanos y del derecho humanitario. Hay también motivaciones económicas que se enfocan en garantizar el abastecimiento de recursos estratégicos para el crecimiento nacional asfixiando, al mismo tiempo, la economía del enemigo. Hay acciones que se desarrollan por motivaciones morales: por ejemplo, cuando la opinión pública presiona a los gobernantes para que asuman responsabilidades ante determinados hechos y los solucionen. Por último, hay operaciones efectuadas por razones bélicas, y que consisten en el desarrollo de operaciones conjuntas con otras fuerzas armadas, para no permitir al enemigo el uso del litoral o de la costa (De Izcue et al., 2012). En este último caso se puede distinguir entre operaciones *ofensivas* y *defensivas*. Las primeras se realizan mediante la proyección de potencia naval sobre la tierra con la ejecución de operaciones anfibas y aeronavales. Para la ejecución del primer tipo de operaciones, la Armada se coordina con la Fuerza Aérea y el Ejército. Las tres Fuerzas deben garantizar la seguridad de la zona de desembarque eliminando las amenazas que puedan interferir con las operaciones. Una vez garantizado el control del área, la flota debe seguir garantizando el flujo de hombres y medios para sostener la ofensiva terrestre. De dichas operaciones se encargan los grandes buques logísticos militares y civiles, mientras que la flota, por una parte, sigue garantizando la protección de los convoyes y, por otra, establece estrategias para no permitir a fuerzas enemigas que amenacen las rutas de abastecimiento.

Los ataques aeronavales se pueden desarrollar de dos maneras: o bien los portaviones lanzan sus caza para hundir la flota enemiga y no

permitir que se acerque al litoral, o bien, utilizando estos buques de guerra, es posible lanzar ataques que tengan por objetivo destruir las instalaciones de defensa de la costa, para preparar un desembarque.

Las operaciones defensivas se desarrollan cuando un enemigo tiene una flota con grandes capacidades y se encuentra en una posición estratégica que le garantiza ventajas. Son operaciones que quieren proteger el litoral y las rutas de abastecimiento vitales para un Estado, y se basan en evitar una confrontación directa con el enemigo (Perrero, 2007). En tal sentido, se ha desarrollado el concepto de *flota potencial*; es decir, de una Armada que desarrolla operaciones para debilitar el enemigo evitando un contacto directo con este.

El objetivo último de la estrategia naval es lograr el dominio de los mares; o sea, una completa libertad operacional y eliminar cualquier tipo de amenaza (Perrero, 2007). El concepto de *dominio del mar* ha cambiado a lo largo del tiempo, y al respecto se pueden distinguir dos periodos: el clásico y el moderno. Con referencia al primer periodo, la Armada se utilizaba para buscar la batalla definitiva en contra de la flota enemiga, para lograr su destrucción o para crear un bloqueo marítimo con el fin de asfixiar la economía del enemigo. A lo largo de la historia, estos dos tipos de empleo de la flota han sido útiles para buscar una forma rápida de terminar un conflicto. Durante la Segunda Guerra Mundial, Japón, por dos veces, buscó la batalla definitiva en contra de la Armada de Estados Unidos. Con su primera operación, en Pearl Harbor, logró causar grandes daños a la Marina estadounidense; sin embargo, no logró hundir los portaviones de la base, que representaban el objetivo estratégico del ataque. En la batalla de la Isla de Midway, las fuerzas niponas estaban convencidas de encontrarse en una posición estratégica de ventaja, en comparación a la flota de Estados Unidos, y por ello decidieron ignorar todas las alarmas sobre la potencial presencia de la Armada enemiga en la zona de operaciones. Esta rigidez operativa llevó a una contundente derrota de la Armada Imperial de Japón, que perdió cuatro portaviones pesados, y con ellos, la iniciativa operativa en el océano Pacífico⁷.

7 En este punto hay que aclarar cómo Japón no tuvo en cuenta el nuevo tipo de guerra que estaban librando Estados Unidos, y que se basaba en la interceptación de las comunicaciones japonesas para

Por otra parte, el Reino Unido intentó en las dos guerras mundiales asfixiar la economía de sus enemigos —en particular, la de Alemania— organizando un bloqueo con su flota. Las consecuencias de estos operativos no redujeron la duración del conflicto, y fortalecieron aún más los planteamientos estratégicos de Castex (1938) y de Mahan (1890). Según el primero, el dominio del mar nunca es absoluto, sino incompleto, relativo e imperfecto (De Izcue et al., 2012). Por otra parte, Mahan (1890) afirmaba que, si bien un país puede dominar los mares, eso no excluye la posibilidad de que pequeñas, pero poderosas, escuadras navales enemigas, eludiendo los controles, puedan empezar a operar en esos mares. En tal caso, por ejemplo, tenemos las acciones alemanas en la Segunda Guerra Mundial, cuando, eludiendo los controles, el buque de guerra Bismarck y su escolta pudieron operar en el Atlántico Norte. Otro ejemplo fueron los submarinos alemanes que, durante las dos conflagraciones globales, con sus operaciones casi doblegaron la economía del Reino Unido hundiendo los buques comerciales que tenían como destino y salida los puertos de ese país. Eccles identifica otras categorías para describir el dominio en los mares en el periodo clásico: 1) *control absoluto*, 2) *control funcional*, 3) *control en disputa*, 4) *funcional enemigo* y 5) *absoluto enemigo* (De Izcue et al., 2012). El primero se verifica cuando un Estado ejerce el control absoluto en los mares y el enemigo se halla imposibilitado para operar. Tal situación se verificó en el océano Pacífico a partir de 1944, cuando las flotas de Estados Unidos operaban en total libertad sin dejar posibilidades a la Armada de Japón de ejecutar operaciones.

El control funcional se verifica cuando un Estado puede operar con gran libertad en los mares, mientras que su enemigo lo puede hacer solo incurriendo en grandes riesgos. Esta fue la situación que ocurrió entre 1939 y el 1943 en el Océano Atlántico, cuando los Aliados tenían grandes capacidades para controlar el mar, pero los submarinos alemanes, ejecutando operaciones muy riesgosas, ponían en duda este dominio.

estar un paso adelante en las operaciones; es decir, Washington, con este tipo operaciones, estaba proyectando la idea del dominio del mar en la época moderna, cuando la primera batalla que se debe ganar es la de la información.

Por último, tenemos el control en disputa. Es una situación que se verifica cuando cada actor puede operar con grandes riesgos y puede también establecer un control funcional solo en pequeñas áreas y por un tiempo limitado. Eso fue lo que sucedió entre 1941 y 1943 en el océano Pacífico, cuando Estados Unidos y Japón ejercían un control en disputa.

En tiempos modernos, el desarrollo de nuevas armas y tecnologías hizo evolucionar el concepto de dominio del mar hacia el dominio del espacio de batalla; es decir, que la Armada opera de forma conjunta con las otras Fuerzas Militares para controlar el escenario estratégico. A su vez, la flota debe lograr el control del espacio de batalla marítima para favorecer el desarrollo de operaciones conjuntas (De Izcue et al., 2012). Castex (1938) ya hablaba de cómo la Armada debe apoyar al Ejército en el desarrollo de las operaciones para poder eliminar en el tiempo menor posible al enemigo.

Por otra parte, el desarrollo de operaciones conjuntas requiere sinergia y especialización de las Fuerzas; es decir, se busca obtener el mejor rendimiento en combate integrando las capacidades de cada una de las Fuerzas Armadas de un país. Integrar las Fuerzas no significa pérdida de especialización, sino que, por el contrario, en el desarrollo de operaciones conjuntas se explotan, hasta el último recurso, las capacidades específicas de cada una de ellas. En referencia a la Armada, tal situación se traduce en el envío de los buques necesarios para desarrollar las operaciones planteadas y la necesidad de interconectarse con las otras Fuerzas. Las comunicaciones son esenciales para evitar interferencias, sobrexposiciones y pérdida de efectividad en el desarrollo de las operaciones.

En las guerras modernas la primera batalla que se tiene que ganar es la correlacionada con el control de la información. No se trata de exclusivamente reducir la eficacia de las comunicaciones enemigas, sino de interceptarlas e interpretarlas. La información debe proporcionar datos sobre el enemigo y sobre cuáles son las operaciones planeadas en el futuro. En la guerra de la información es necesario conocer el enemigo para entenderlo y aumentar los conocimientos necesarios a fin de derrotarlo. En términos navales, esto significa que la Armada debe crear

redes operativas en las cuales se considera importante la operación de todos los buques y de una sola unidad (De Izcue et al., 2012). Objetivo final de esa clase de guerra es obtener información, con un proceso rápido de análisis, sobre el enemigo, para dificultar o no permitir el desarrollo de las operaciones marítimas. Lograr dicho objetivo no significa tener información perfecta, pues se tiene un alto grado de incertidumbre sobre el proceso de análisis, que puede tener errores, o porque el enemigo puede proporcionar información incorrecta. Además, conocer las comunicaciones enemigas no se traduce automáticamente en conocimiento sobre el enemigo ni sobre su forma de pensar. Por tal motivo, la guerra de la información se gana con las capacidades para interceptar las comunicaciones enemigas y con analistas capaces de utilizarlas para conocer el enemigo y aplicar la información para fines operativos. Estas nuevas capacidades hacen olvidar para siempre la idea de una guerra de masa entre grandes unidades navales (Perrero, 2007); por el contrario, favorece la creación de escenarios de combate en los cuales es relevante el empleo de buques multipropósito y con grandes capacidades tecnológicas. El objetivo final no es hundir los buques enemigos, sino paralizar operativamente la Armada enemiga.

En tiempos modernos, el dominio del mar se puede lograr integrando el desarrollo tecnológico con la construcción de buques capaces de operar en diferentes escenarios operativos. Por cuanto se registra la existencia de nuevas tecnologías, los buques aún son enviados al mar para lograr el control de áreas consideradas estratégicas y para seguir proyectando el poder de un Estado en los mares.

Nuevos desafíos a la seguridad naval: la lucha contra la piratería

La piratería representa una amenaza clásica para las fuerzas navales de todo el mundo. Históricamente, para reducir al mínimo ese tipo de amenaza a los buques comerciales, los Estados han gastado ingentes recursos. Los primeros en querer solucionar de una vez por

todas el problema de los piratas fueron los romanos, quienes llegaron a declarar la guerra a todos los piratas que operaban en el mar Mediterráneo (Giannelli, 1976). En tiempos más recientes, los piratas han sido utilizados por los Estados para aumentar su poder en los mares y debilitar el enemigo. Pero ya a partir de 1500, los diferentes soberanos en el mundo empezaban a entender el poder de las palabras, así que se empezaron a distinguir a los *piratas* de los *corsarios* (Ago y Vidotto 2004). Estos últimos eran grandes capitanes piratas que habían obtenido una patente de corso por parte de los soberanos europeos; en dicho documento se autorizaba al buque a atacar cualquier nave comercial perteneciente al enemigo, con el objeto de reducir las capacidades económicas y dificultar las comunicaciones entre la Madre Patria y las colonias. Ser corsario aumentaba la protección de las tripulaciones, que en caso de captura no podían ser ajusticiadas como criminales. Entre los más famosos corsarios de la historia de destaca sir Francis Drake, corsario inglés que con sus empresas logró la simpatía de la reina Isabel I de Inglaterra. Esta visión de la piratería pertenece a la época que se puede definir como un periodo “romántico” de la historia naval.

En la actualidad, la piratería es un fenómeno por completo diferente, aunque mantiene algunas similitudes con el pasado; por ejemplo, los piratas operan en lugares donde pueden contar con bahías y puertos naturales que les brindan protección (Moller, 2009). Los ataques se desarrollan en contra de buques comerciales y los piratas huyen cuando se acercan embarcaciones militares. Los piratas siguen teniendo grandes capacidades como marineros, son hábiles para tomar el control de buques de gran tamaño y tienen los conocimientos necesarios para maniobrarlos. Los ataques son llevados a cabo en zonas muy angostas y con mucho tráfico comercial; en estas áreas los buques son obligados a seguir determinadas rutas, y los piratas, aprovechando la situación, pueden operar con tranquilidad. Al mismo tiempo, los buques militares son obligados a seguir rutas similares a las de los barcos comerciales, y ello impide una pronta respuesta por parte de las autoridades encargadas de garantizar la seguridad en la navegación.

La piratería moderna surge, principalmente, por dos razones: 1) los problemas sociales que se presentan en algunas partes del mundo, y 2) el escaso control ejercido por los Estados sobre sus propios territorios marítimos. La primera causa es muy común en África, en la zona del desembocadura del río Níger y en el Cuerno de África. En dichas áreas la pobreza de la población se ha incrementado por diferentes razones: en Nigeria, la presencia de grandes empresas petroleras ha contaminado las aguas costeras, y así, disminuido notablemente la posibilidad de pescar. Mientras, en Somalia la ausencia de la autoridad estatal ha provocado una crisis social crónica, en la que la parte más vulnerable de la población ha sido la más afectada (Moller, 2009). La segunda situación también se verifica, en particular, en Asia, en el estrecho de Malaca, controlado por el Estado indonesio. El gobierno local tiene, sin embargo, una difícil tarea, porque debe controlar un vasto archipiélago y las capacidades de la Armada de Indonesia no le permiten controlar todo el litoral al mismo tiempo (SIPRI, 2011); además, esa zona marítima es conocida para ser una de las más congestionadas del mundo, por lo cual la Armada tiene también como tarea regular el tráfico comercial que transita por el estrecho. En las dos situaciones descritas, las organizaciones criminales han prosperado y se han aprovechado del flujo comercial para aumentar sus ingresos.

Para reducir la mencionada amenaza, los Estados han tomado diferentes medidas, que se pueden dividir en *preventivas*, *ofensivas* y *defensivas* (Moller, 2009). Con las primeras se busca establecer medidas y comportamientos que permitan aumentar la seguridad en la navegación; para lograr que estas sean efectivas, se ha aumentado el monitoreo en las zonas que presentan más riesgos, a fin de detectar potenciales amenazas que los buques pueden encontrar en la ruta durante la navegación. Además, para prevenir ataques en las zonas donde se registra una presencia importante de piratas, se crearon redes de observación de las actividades marítimas. Los centinelas deben registrar la salida o la llegada de buques sospechosos, para que puedan ser monitoreados y atacados en caso de que se compruebe su participación en acciones criminales en el mar.

Las operaciones ofensivas tienen como su objetivo derrotar a los piratas y no permitir que desarrollen sus acciones. La lucha a la piratería

se dificulta porque los operativos en contra de estos criminales se pueden desarrollar exclusivamente en altamar; si la persecución tiene que proseguir en la ZEE o en el mar territorial de un país, se debe obtener el correspondiente permiso por parte de las autoridades nacionales. Mayores problemas se presentan cuando no hay una clara autoridad territorial que pueda autorizar la operación. El objetivo estratégico de dichos operativos es destruir la nave madre de los piratas. Las embarcaciones utilizadas para asaltar los buques son pequeñas y rápidas, y tienen un costo relativamente bajo, y ello significa que hundirlos no implica un grave daño a las organizaciones criminales. Además de hundir los buques madre, los militares empleados en misiones en contra de la piratería buscan las bases terrestres de los piratas para destruirlas. La UE ha instituido la Operación Atalanta para garantizar la seguridad marítima a todos los buques comerciales que cruzan el estrecho de Adén y que navegan en el Mar Rojo y en el océano Índico (SIPRI, 2010). Dicha misión se basa en el envío de buques militares y helicópteros para incrementar el patrullaje marítimo y mejorar la respuesta de las autoridades ante los ataques de los piratas (IISS, 2010). Esta misión también es relevante para Colombia, que en 2015 envió su *Offshore Patrol Vessel* (OPV) ARC 7 de Agosto recurriendo a un acuerdo suscrito entre la Armada de Colombia y la de España (infodefensa.com). Esta misión representó para el país sudamericano la posibilidad de aumentar su conocimiento sobre el desarrollo de las misiones internacionales y el empleo del protocolo de comunicaciones, así como sobre el armamento que necesitan los buques que participan en dichas operaciones. Con esta misión fue posible modificar la construcción de las futuras OPV de Colombia con la meta de que mejorarán su rendimiento en tal tipo de misiones, y permitirán también a la empresa colombiana Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial (COTECMAR) que aumente sus conocimientos y mejore sus capacidades productivas.

Por último, hay acciones defensivas que se pueden desarrollar para proteger los buques comerciales. Estas acciones se basan en la posibilidad de utilizar comunicaciones en código, mediante las cuales las embarcaciones comerciales se pueden comunicar con los buques militares,

para que puedan llegar lo más rápido posible a las zonas donde se está verificando un ataque (Moller, 2009). Al mismo tiempo, se ha creado un sistema de alarma, en el cual se reportan los ataques, para crear un mapa de riesgo y pedir a todos los buques que transiten por estas áreas mantener un alto nivel de alerta.

Los piratas tienen una estructura organizacional sólida, capaz de coordinar los ataques a los buques comerciales, vender los bienes hurtados de estas embarcaciones y obtener el rescate pagado por la liberación de los buques. Además, cuando los piratas capturan un buque petrolero lo que hacen es transportar el crudo en sus propias embarcaciones, para después venderlo en subastas ilegales.

El aumento de las acciones de los piratas ha generado un fuerte debate sobre el trato legal que debería brindárseles; es decir, si son criminales o terroristas. Escoger entre una de las dos figuras modificaría por completo el trato que se les daría. Si se los reconoce como criminales, tendrían derecho a ser juzgados en el Estado al cual pertenece el buque asaltado, en caso de ser capturados mientras todavía se encuentran en la embarcación. Si están huyendo, la jurisdicción sería responsabilidad del Estado, que tiene la soberanía sobre esa porción de mar; en caso de encontrarse en altamar, la responsabilidad sería del Estado que logre capturarlos (Moller, 2009). Los problemas principales surgen porque la mayoría de los buques comerciales son registrados en Estados que tienen una legislación favorable a las grandes compañías navales y en los que, en muchos casos, hay poco respeto por los Derechos Humanos. Lo mismo vale para los Estados que tienen soberanía en las zonas donde se desarrollan las actividades piratas, con particular referencia al Cuerno de África.

Por otra parte, declararlos terroristas significaría identificarlos como actores que operan por fuera del sistema internacional, pues a los ojos de este último representan un grave problema para su sobrevivencia; los terroristas no tienen por objetivo modificar el actual sistema internacional, sino destruirlo para construir uno nuevo. El primer problema que los Estados enfrentan es dar una definición exacta de qué se entiende por terrorismo marítimo y cuáles son sus modalidades operativas. Sobre

este punto hay que resaltar cómo a escala internacional no existe una definición unívoca y clara de terrorismo (Flint, 2006). Lo que se puede hacer es un cuidadoso análisis de las acciones de los piratas y compararlas con las acciones de los terroristas a lo largo y ancho del mundo. Los piratas son actores privados que operan para aumentar los ingresos de una organización criminal, el motivo es económico. Por su parte, los terroristas pertenecen a una organización que tiene características políticas o religiosas radicales bien definidas, la acción terrorista no tiene finalidades económicas. Los terroristas quieren ser identificados como actores altruistas, que quieren dar voz a las comunidades menospreciadas por el sistema internacional (Flint, 2006).

Los piratas atacan los buques cuando están en plena navegación, mientras que los terroristas escogen lanzar ataques contra las naves cuando están en navegación o en los puertos. Los piratas tienen barcos grandes, las naves madres, desde las cuales lanzan los ataques; mientras que los terroristas utilizan siempre barcos pequeños, que son utilizados como bombas móviles. El objetivo de los piratas es asaltar un buque sin dañarlo, y de esta manera garantizarse el rescate o la posibilidad de vender los bienes que transporta a los precios más altos posibles. Los terroristas quieren destruir su objetivo y para sus operaciones buscan lugares que den la máxima visibilidad a sus acciones. El único verdadero punto en común entre los terroristas y los piratas es que los primeros son civiles que han recibido un entrenamiento básico.

Conclusiones

El desarrollo de una nación depende de sus capacidades para proyectarse en los mares, a fin de construir alianzas que le garanticen crecer económicamente y desarrollar una industria sólida y diversificada. Estas alianzas deben ser funcionales para garantizar la seguridad de navegación a los buques comerciales. Por cuanto los países se encuentran en posiciones geográficas favorables a la proyección de poder en los mares, la sola posición no es suficiente para garantizar tal tipo de presencia.

Por ello, los gobiernos deben formular una estrategia marítima y naval que tenga en cuenta la posición geográfica en la cual se encuentran, las verdaderas capacidades de su Armada y los desafíos percibidos. Estos últimos cambian constantemente e influyen en el desarrollo del medio militar y modifican la estrategia adoptada por un Estado.

De acuerdo con lo anterior, los países no deben crear estrategias rígidas, sino flexibles; la flexibilidad no debe en ningún momento traducirse en incapacidad para lograr los objetivos establecidos, sino crear espacios para adaptar la estrategia ante situaciones no esperadas al momento de la planificación.

Acercarse a los estudios sobre la estrategia marítima y naval permite estudiar cómo un Estado ha evolucionado a lo largo del tiempo cambiando su manera de hacer presencia en los mares. El estudio con la perspectiva histórica permite analizar cuáles estrategias han tenido más éxito y cuáles han sido los errores más comunes al desarrollarse las estrategias para lograr el dominio de los mares.

Los mares son el lugar donde, en el pasado y en la actualidad, las grandes potencias surgen y viven sus ocasos. Las motivaciones por las cuales los grandes países entran en crisis pueden ser diferentes, pero tienen en común la pérdida de su influencia en los mares. Esto se relaciona con la incapacidad de los gobiernos para actualizar su estrategia marítima y naval a fin de enfrentar nuevos desafíos, así como seguir ejerciendo un control sobre las principales rutas de abastecimiento marítimo.

En tiempos recientes, los cambios debidos a nuevos desafíos, así como el desarrollo de nuevas tecnologías, han relanzado la necesidad de controlar los mares para que los países puedan seguir ejerciendo sus políticas de poder hacia determinadas áreas consideradas estratégicas. Vivimos en tiempos de grandes cambios. Estados Unidos sigue siendo la potencia principal, pero otros países están creando estrategias marítimas y navales que van poniendo en duda la supremacía norteamericana. Como se ha destacado en el presente capítulo, los Estados vuelven con rapidez a crear nuevos equilibrios, sin importar cuán traumático ha sido el cambio. Pueden pasar los siglos, pero los mares, con sus grandes

extensiones, siguen representando la aguja del balance del poder entre los Estados.

En ese orden de ideas, hay países que crean estrategias marítimas y navales para controlar pequeñas zonas de mar, y otros, como Estados Unidos y China en la actualidad, o el Reino Unido y Holanda en el pasado, que han creado políticas marítimas para dominar los mares. Al final —así ha sido y lo será siempre que existan instituciones democráticas—, la rama política tendrá las mayores responsabilidades, pues sin una política marítima no hay estrategias, y sin estas últimas no existe el control de los mares.

REFERENCIAS

Capítulo 1.

- <https://www.raco.cat/index.php/RevistaCIDOB/article/view/27818>
BBC Mundo. (2018). El plan naval de China para superar a la Armada de Estados Unidos y controlar el Pacífico en 2030. *Diario BBC Mundo China*.
- <https://www.latercera.com/mundo/noticia/plan-naval-china-superar-la-Armada-estados-unidos-controlar-Pacífico-2030/185379/>
- Benedicto, M. (2018). Trump y su estrategia de seguridad nacional: una «contradictio in terminis». *Revista Instituto Español de Estudios Estratégicos* (9).
- http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2018/DIEEEO09-2018_Trump_y_ESN_Miguel_Angel_Benedicto.pdf
- Borja, A. (2009). Estados Unidos y el mundo en el siglo XXI. *Revista Norteamérica* 4(1). http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-35502009000100010
- Carlos Izquierdo, J. (2019). *La estrategia global de China para defender sus intereses*. Instituto Español de Estudios Estratégicos.
- http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2019/DIEEEO04_2019JAVCAR-China.pdf

- Concatti, B. (2019). La carrera geoestratégica por la toma de posiciones en el Océano Índico. A Corrida Geoestratégica para a tomada de Posições no Oceano Índico. *Revista Neiba Cuadernos Argentina - Brasil*, 8, 1-23.
<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/neiba/article/view/43341>
- Corral, D. (2016). *Hernández Mar de China, el Tribunal de La Haya falla contra Pekín*. Instituto Español de Estudios Estratégicos.
http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2016/DIEEEO105-2016_MarChina_DavidCorral.pdf
- Creus, N. (2013). El concepto de poder en las relaciones internacionales y la necesidad de incorporar nuevos enfoques. *Revista Estudios Internacionales*, 45(175).
https://scielo.cnicyt.cl/scielo.php?pid=S071937692013000200003&script=sci_arttext&tlng=n
- De la Balze, F. (2019). La lucha por la hegemonía mundial (Estados Unidos, China y Argentina). *Revista Estudios internacionales (Santiago)*, 51(194), 195-209.
<https://dx.doi.org/10.5354/0719-3769.2019.55738>
- De Vega, E. (2016). Comprender el poder para entender la seguridad en el siglo XXI. *Boletín Instituto Español de Estudios Estratégicos* (93).
http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2016/DIEEEO93-2016_Comprender_Poder_Seguridad_SXXI_EnriqueDeVega.pdf
- Defensa.com (2014). Ejercicios navales conjuntos de China y Rusia próximos a islas disputadas con Japón. *Periódico Defensa.com*.
<https://www.defensa.com/africa-asia-Pacífico/ejercicios-navales-conjuntos-china-rusia-proximos-islas-japon>
- Dougherty, J. y Pfaltzgraff, R. (1990). *Teorías en pugna en las relaciones internacionales*. Grupo Editor Latinoamericano. Colección Estudios Internacionales.
https://www.academia.edu/35767487/DOUGHERTY_PFALTZGRFF_Teorias_en_Pugna_en_Las_Relaciones_Internacionales_Fragmento

- DW. (2019). Irán, China y Rusia muestran su poderío naval en maniobras conjuntas. *Periódico DW Deutsche Welle*. <https://www.dw.com/es/ir%C3%A1n-china-y-rusia-muestran-su-poder%C3%ADo-naval-en-maniobras-conjuntas/a-51818105>
- Elizondo, S. (2019). Estrategia de zona gris y libertad de navegación: el caso del Mar del Sur de China. *Boletín del Centro Naval* 852. <http://ww.centronaval.org.ar/boletin/BCN852/852-ELIZONDO.pdf>
- García, D. (2020). China: gran estrategia y poder marítimo en la era de Xi Jinping. *URVIO Revista latinoamericana de Estudios de Seguridad* (27), 57-72. http://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1390-42992020000200057
- Ghotme, R. (2011). La configuración del Poder en el Sistema Internacional Contemporáneo. *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad* 6(1), 47-74. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1909-30632011000100003
- Granados, U. (2016). Las islas Spratly: Internacionalización de un conflicto regional. *Revista México y la Cuenca del Pacífico* (15). <https://www.redalyc.org/jatsRepo/4337/433753443004/html/index.html>
- Haluani, M. (2006). Orígenes históricos y componentes del poder nacional contemporáneo: factibilidad y utilidad de la medición empírica de las capacidades estatales. *Cuadernos del Cendes* 23(61). http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1012-25082006000100006
- Jiménez, C. (2003). Las teorías de la cooperación internacional dentro de las relaciones internacionales. *Polis: Investigación y Análisis Sociopolítico y Psicosocial* 2(3), 115-147. <https://www.redalyc.org/pdf/726/72620305.pdf>
- Laborie, M. (2018). *América First. ¿Un modelo válido de seguridad nacional para los EE. UU.?* Documento de Opinión Instituto Español de Estudios Estratégicos, ieee.es. http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2018/DIEEEO10-2018_Estrategia_US_MarioLaborie.pdf

- Lalinde, L. (2017). China y la importancia geopolítica de dominar el mar circundante. *Revista Observatorio de la Política China*. <https://politica-china.org/areas/seguridad-y-defensa/china-y-la-importancia-geopolitica-de-dominar-el-mar-circundante>
- Malena, J. (2011). *Un análisis de la estrategia naval de China y sus implicancias*. Instituto Galego de Análise e Documentación Internacional. <https://politica-china.org/areas/politica-exterior/un-analisis-de-la-estrategia-naval-de-china-y-sus-implicancias>
- Manual FF.MM. 3-43. (1996). *Manual de Seguridad y Defensa Nacional, FF.MM.3-43*. Comando General de las Fuerzas Militares.
- Morales, S. (2015). El giro de los Estados Unidos hacia la región de Asia-Pacífico en el ámbito de la seguridad Marítima. *Revista Análisis GESI*, 19. <https://www.seguridadinternacional.es/?q=es/content/el-giro-de-los-estados-unidos-hacia-la-regi%C3%B3n-de-asia-pac%C3%ADfico-en-el-%C3%A1mbito-de-la-seguridad>
- Noya, J. (2005). El poder simbólico de las naciones. *Boletín Elcano* 17(73). <http://biblioteca.ribei.org/923/>
- Noya, J. (2008). Nueva propaganda: la diplomacia pública de los regímenes autoritarios en China y Venezuela. *Boletín Elcano* (101). <http://biblioteca.ribei.org/id/eprint/1496>
- Nye, J. (2008). EE. UU.: cómo recuperar 'el poder inteligente'. *El País*. <http://www.iceta.org/jn020108.pdf>
- Pavez, L. y Caubet, M. (2017). *¿Tiene China aspiraciones de convertirse en una Potencia Marítima?* *Boletín Instituto de Relaciones Internacionales*. <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/100493>
- Pérez, L. (2014). Los SSBN de la Marina del Ejército Popular de China. *Revista Defensa*. <https://Armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2014/12/cap08.pdf>
- Pérez, L. (2016). *Grandes potencias, armas nucleares y conflictos asimétricos*. Boletín electrónico Instituto Español de Estudios Estratégicos, *ieee.es*. N° 2., págs. 1155-1179. Recuperado el 12 de agosto de 2020, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5998296>

- Rodríguez, M. (2011). Fundamentos para la Oceanopolítica. *Geopolítica XXI, El planeta desde el sur del planeta*.
<https://geopoliticaxxi.wordpress.com/2011/04/15/fundamentos-para-la-oceanopolitica/>
- Rodríguez, H. (2014). *Cátedra Poder Marítimo*. Escuela Superior de Guerra.
- RT.com (2016). La Armada de China realiza maniobras navales en el Pacífico occidental. *Periódico RT.com*. <https://actualidad.rt.com/actualidad/237112-Armada-china-maniobras-navales-Pacifico-occidental>
- Schnake, A. (2010). Orden Multipolar en el Siglo XXI: Efectos Globales y Regionales. *Revista Encrucijada Americana*, 19-41.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3630978>
- Sestrem, J. (2018). Sharp Power en las Relaciones Internacionales, ¿la Guerra no Observable? *El Mostrador*.
<https://www.elmostrador.cl/noticias/opinion/2018/02/23/sharp-power-en-las-relaciones-internacionales-la-guerra-no-observable/>
- Till, G, (2007). *El Poder Marítimo: una guía para el siglo XXI*. Instituto de Publicaciones Navales. Argentina. <http://www.centronaval.org.ar/ipn/ipn/c-podermaritimo.html>
- Torres, M. (2015). El Poder Blando: ¿Una Alternativa a la Fuerza Militar? *Seguridad, ciencia y defensa* 1(1), 100-113. <http://35.190.156.69/index.php/rscd/article/view/29/46>
- USN. (2015). *Estrategia de Cooperación para la Fuerza Naval del Siglo XXI*. United States Navy (USN). <https://www.navy.mil/local/maritime/CS21R-Spanish.pdf>

Capítulo 2

- Adkins, R. (2004). *Trafalgar*. Hachette Digital Editor.
- Ago, R. y Vidotto, V. (2004). *Storia Moderna*. Editori Laterza.
- Banti, A. M. (2009). *L'età Contemporanea. Dalla Grande Guerra ad oggi*. Editori Laterza.

- Castex, R. (1938). *Teorías Estratégicas Vol. II*. Escuela de Guerra Naval Argentina.
- Clay, L. R. (2013). *Stagestruck: The business of theater in eighteenth-century France and its colonies*. Cornell University Press.
- De Izcue Arnillas, C., Arriarán Schäffer, A. y Tolmos Mantilla, Y. (2012). *Apuntes de Estrategia Naval*. Oficina de Desarrollo Bibliográfico de la Marina, Jr. Saéñz Peña 590, Perú.
- Doig Camino, J. J. (2013). Doctrina marítima. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*. Perú.
- Dull, J. R. (1975). *The France Navy and the American Independence. A study of arms and diplomacy 1774-1787*. Princeton University Press.
- Fernández Fadón, F. (2013). El mar: tablero geopolítico del siglo XXI. *Revista Política Exterior* (151). <https://www.politicaexterior.com/producto/el-mar-tablero-geopolitico-del-siglo-xxi/>
- Flint, C. (2006) *Introduction to geopolitics*. Routledge Taylor and Francis Group.
- Giannelli, G. (1976). *Trattato di Storia Romana*. Pàtron Editore.
- Giannelli, G. (1983). *Trattato di Storia Greca*. Pàtron Editore.
- Instituto Internacional de Estudios Estratégicos (IISS). (2010). *The Military Balance 2010*. Routledge Taylor and Francis Group.
- Instituto Internacional de Estudios Estratégicos (IISS). (2017). *The Military Balance 2017*. Routledge Taylor and Francis Group.
- Instituto Internacional de Investigación para la Paz de Estocolmo (SIPRI). (2010). *SIPRI Yearbook 2010 Armaments, Disarmament, and International Security*. Oxford University Press.
- Instituto Internacional de Investigación para la Paz de Estocolmo (SIPRI). (2011). *SIPRI Yearbook 2011 Armaments, Disarmament, and International Security*. Oxford University Press.
- Instituto Internacional de Investigación para la Paz de Estocolmo (SIPRI). (2012). *SIPRI Yearbook 2012 Armaments, Disarmament, and International Security*. Oxford University Press.
- Instituto Internacional de Investigación para la Paz de Estocolmo (SIPRI). (2015). *SIPRI Yearbook 2015 Armaments, Disarmament, and International Security*. Oxford University Press.

- Liddell Hart, B. H. (1991). *Strategy*. Meridian Book, Military History.
- Luttwak, E. N. (2013). *Strategia. La lógica della Guerra e della Pace*. Rizzoli Bur Editore.
- Mahan, A. T. (1890). *Influencia del Poder Naval en la Historia 1660-1783*. El Ferrol Editor.
- Mahoney, M. S. (2010). Organizing Expertise: Engineering and Public Works under Jean-Baptiste Colbert, 1662-83. *Revista Osiris* 25(1), 149-170.
- Modelski, G. (1978). The long cycle of global politics and the nation-state. *Comparative Studies in Society and History* 20(2), 214-235.
- Moller, B. (2009). *Piracy, maritime terrorism, and naval strategy*. DIIS Report, Danish Institute for International Studies (DIIS).
- Perrero, J. A. (2007). ¿Existe la Estrategia Naval? *Revista General de Marina* 7, Armada de España.
- Pilgrim, D. (1975). The Colbert-Seignelay naval reforms and the beginnings of the war of the league of Augsburg. *French Historical Studies* 9(2), 235-262.
- Povlock, P. A. y Wedin, L. (2019). Maritime Strategies for the XXI Century: The Contribution of Admiral Castex. *Naval War College Review* 72(3), Article 19.
- Sabbatucci, G. y Vidotto, V. (2009). *Storia Contemporanea. L'Ottocento*. Editori Laterza.
- Symcox, G. (1974). *The crisis of French sea power, 1688-1697: From the Guerre d'Escadre to the Guerre de Course*. Martinus Nijhoff.
- Von Clausewitz, K. (2005). *Della Guerra*. Oscar Classici Mondadori.

Sitografía

- <https://es.slideshare.net/manuelramirez/tema-8-el-siglo-xvii-45025670>
- <https://es.historia.com/magazine/los-5-imperios-mas-longevos-de-la-historia/el-imperio-colonial-frances/>
- <https://es.historia.com/magazine/los-5-imperios-mas-longevos-de-la-historia/el-imperio-colonial-frances/>

<https://laeradehobsbawm.wordpress.com/materiales-sobre-la-era-del-imperio/materiales-para-historia-de-la-era-del-imperio/mapas-para-historia-de-la-era-del-imperio/imperio-britanico-hacia-1914/>

https://www.researchgate.net/figure/Unified-Combatant-Commands-US-Department-of-Defense-source-Unified-nd_fig3_303975164

<https://www.revistaejercitos.com/2019/05/31/pirateria-en-el-indico/>

<https://www.infodefensa.com/latam/2015/08/18/noticia-agosto-Arma-da-colombiana-integra-operacion-atalanta.html>

Capítulo 3

Agati, S. (2005). *Horatio Nelson, Un eroe senza paura pero non senza macchia*. Giuseppe Maimone Editore.

Ago, R. y Vidotto, V. (2004). *Storia Moderna*. Editori Laterza.

Altieri, M. (2018). Nuevas dinámicas del poder naval en el siglo XXI: la competencia por el control en el espacio marítimo. *Relaciones Internacionales* (55), 197-211.

Banti, A. M. (2009). *L'età Contemporanea. Dalla Grande Guerra ad oggi*. Editori Laterza.

Battaleme, J. (2013). Cambiando el Statu Quo de la Geopolítica Internacional: el acceso a los espacios comunes y las estrategias de negación de espacio y anti-acceso. *Cuadernos de Geopolítica*, 1-21.

Castex, R. (1938). *Teorías Estratégicas Vol. II*. Escuela de Guerra Naval Argentina.

De Izcue Arnillas, C., Arriarán Schäffer, A. y Tolmos Mantilla, Y. (2012). *Apuntes de Estrategia Naval*. Oficina de Desarrollo Bibliográfico de la Marina, Jr. Saenz Peña 590, Perú.

Flint, C. (2006). *Introduction to geopolitics*. Routledge Taylor and Francis Group.

Instituto Geográfico De Agostini. (2004). *El atlante geográfico*. De Agostini Editore.

- Instituto Geográfico Militar (IGM). (2008). Atlas Mundial. Santiago.
- Instituto Internacional de Estudios Estratégicos (IISS). (2005). *The Military Balance 2005*. Routledge Taylor and Francis Group.
- Instituto Internacional de Estudios Estratégicos (IISS). (2010). *The Military Balance 2010*. Routledge Taylor and Francis Group.
- Instituto Internacional de Estudios Estratégicos (IISS). (2016). *The Military Balance 2016*. Routledge Taylor and Francis Group.
- Instituto Internacional de Estudios Estratégicos (IISS). (2017). *The Military Balance 2017*. Routledge Taylor and Francis Group.
- Instituto Internacional de Investigación para la Paz de Estocolmo (SIPRI). (2010). *SIPRI Yearbook 2010 Armaments, Disarmament, and International Security*. Oxford University Press.
- Instituto Internacional de Investigación para la Paz de Estocolmo (SIPRI). (2012). *SIPRI Yearbook 2012 Armaments, Disarmament, and International Security*. Oxford University Press.
- Instituto Internacional de Investigación para la Paz de Estocolmo (SIPRI). (2015). *SIPRI Yearbook 2015 Armaments, Disarmament, and International Security*. Oxford University Press.
- Instituto Internacional de Investigación para la Paz de Estocolmo (SIPRI). (2016). *SIPRI Yearbook 2016 Armaments, Disarmament, and International Security*. Oxford University Press.
- Mahan, A. T. (1901). *Influencia del poder naval en la historia 1660-1783*. El Ferrol Editor.
- Ministerio de Defensa de Chile. (2010). *El libro blanco de defensa*.
- Modelski, G. (1978). The long cycle of global politics and the nation-state. *Comparative Studies in Society and History* 20 (2), 214-235.
- Parra Ramírez, J. (1967). *Apuntes sobre política naval*. Imprenta Fuerzas Militares.
- Rotmann, P. (2010). *Built on shaky ground: The comprehensive approach in practice*. Research Paper, NATO Defence College.
- Sabbatucci, G. y Vidotto, V. (2009). *Storia Contemporanea. L'Ottocento*. Editori Laterza.
- Till, G. (2007). *Poder marítimo, una guía para el siglo XXI*. Instituto de Publicaciones Navales.

- Trenin, D. (2014). *The Ukraine crisis and the resumption of great-power rivalry*. Carnegie Moscow Center.
- Von Clausewitz, K. (2005). *Della Guerra*. Oscar Classici Mondadori.
- Westad, O. A. (2015). *La Guerra Fredda Globale*. Il Saggiatore Editore.

Sitografía

- <https://www.ligamar.cl/historia.php>
- <https://rpp.pe/politica/actualidad/corte-de-la-haya-definio-fronte-ra-maritima-entre-peru-y-chile-noticia-664899>
- <https://elordenmundial.com/mapas/geopolitica-del-golfo-persico/>
- <https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/una-nueva-ruta-de-la-seda-para-el-siglo-xxi>
- <http://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=10651>
- <https://twitter.com/REjercitos/status/1290648153004310529/photo/2>

Capítulo 4

- Alarcón, F. (24 de marzo de 2014). *El Collar de Perlas de China: geopolítica en el Índico*. <https://elordenmundial.com/el-collar-de-perlas-chino/>
- APEC-Chile. (2019). *Acerca de APEC*. <https://www.apecchile2019.cl/apec/es/acerca-de-apec/about-apec>
- Bartolomé, M. (2004). Redefiniendo la seguridad internacional contemporánea. *Revista Política y Estrategia*, 95, 9-29.
- Bronte Barea, I. (19 de enero de 2018). *La geopolítica de los océanos, reseña de Sea Power. The History and Geopolitics of the World's Oceans*. (F. d. Navarra, Productor). <https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/la-geopolitica-de-los-oceanos>
- Cámara Marítima del Ecuador (CAMA E). (7 de mayo de 2018). *Las 10 mayores compañías navieras del mundo*. <http://www.camae.org/barcos/las-10-mayores-companias-navieras-del-mundo/>

- Chiri, A. (1 de octubre de 2017). Los clústers marítimos y el desarrollo económico. *Revista Strategia* (28). <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/strategia/article/view/17956>
- Codina, R. (20 de mayo de 2003). Visión de la Armada de Chile. Sobre los intereses marítimos y su contribución al desarrollo nacional. *Revista Marina de Chile*. <https://revistamarina.cl/revistas/2003/5/codina.pdf>
- Comisión Colombiana del Océano (CCO). (2016). *Hacia una potencia oceánica*. Secretaria Ejecutiva Comisión Colombiana del Océano.
- Comisión Colombiana del Océano (CCO). (2017). *Política nacional de los océanos y los espacios costeros*. <http://www.cco.gov.co/pnoec.html>
- Comisión Colombiana del Océano (CCO). (3 de abril de 2020). *Es aprobado el CONPES. Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030*. cco.gov.co/cco/prensa/noticias/117-asuntos-politicos/790-es-aprobado-el-conpes-colombia-potencia-bioceanica-sostenible-2030.html
- DNP. (2018). *Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022*. <https://www.dnp.gov.co/DNPN/Plan-Nacional-de-Desarrollo/Paginas/Pactos-Regionales/Region-Oceanos/Colombia-potencia-bioceanica.aspx>
- EFE-Portafolio. (10 de junio de 2020). *OCDE prevé caída del PIB de Colombia entre 6,1 % y el 7,9 % en 2020*. <https://www.portafolio.co/economia/ocde-preve-caida-del-pib-de-colombia-entre-6-1-y-el-7-9-en-2020-541621>
- El Orden Mundial. (14 de abril de 2020). *¿Qué es la Nueva Ruta de la Seda china?* <https://elordenmundial.com/que-es-la-nueva-ruta-de-la-seda-china/>
- Esquivel, R. (1 de junio de 2015). Intereses geopolíticos de Colombia. *Revista Estudios en Seguridad y Defensa* 10(19), 71-86. <https://esdeguerevistacientifica.edu.co/index.php/estudios/article/view/69/307>
- García Sanz, D. (mayo de 2020). *China: gran estrategia y poder marítimo en la era de Xi Jinping*. (R. L. Seguridad, Productor). http://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1390-42992020000200057
- Gobierno de Holanda. (2015). *The Dutch Maritime Strategy*. <https://www.government.nl/documents/reports/2015/07/07/the-dutch-maritime-strategy-2015-2025>

- González, E. (8 de mayo de 2013). *La Marina de Chile y sus desafíos en el siglo XXI*. El Mostrador, Blog y opinión. <https://www.elmostrador.cl/noticias/opinion/2013/05/08/la-marina-de-chile-y-sus-desafios-en-el-siglo-xxi/>
- HazLogistica. (23 de octubre de 2017). *Transporte Marítimo mundial mueve más del 90% del Comercio mundial*. <https://hazlogistica.com/2017/10/23/transporte-maritimo-mueve-mas-del-90-del-comercio-mundial/>
- IContainers. (2019). *Los 20 puertos más importantes del mundo*. <https://www.icontainers.com/es/puertos-mas-importantes-del-mundo/>
- Justiniano, H. (1978). *Estrategia Naval. Comentarios*. Imprenta Academia de Guerra Naval, Valparaíso, Chile.
- Kornblum, P. (16 de diciembre de 2016). *Economía Marítima de Chile*. <http://www.pablokornblum.com/?p=503>
- Lazarovich, G. (2012). El diamante marítimo, una estrategia marítima para el desarrollo. *Revista Marina de Chile*. <https://revistamarina.cl/revistas/2012/6/roman.pdf>
- López-Aranda, R. (2018). *El orden mundial en el siglo XXI: una perspectiva de policy planning*. Real Instituto Elcano. http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/dt9-2018-lopezaranda-orden-mundial-siglo-xxi-perspectiva-policy-planning
- Márquez Ortiz, L. E., Cuétara Sánchez, L. M., Cartay Angulo, R. C., & Labarca Ferrer, N. J. (2020). Desarrollo y crecimiento económico: Análisis teórico desde un enfoque cuantitativo. *Revista de Ciencias Sociales*, 26(1), 233-253. Universidad del Zulia.
- Martínez Busch, J. (1993). *Oceanopolítica: Una alternativa para el desarrollo*. Andrés Bello.
- Martínez Busch, J. (30 de abril de 1997). Chile, nación marítima, potencia marítima. *Revista Marina de Chile*. <https://revistamarina.cl/revistas/1997/4/martinez.pdf>
- Moreno, D. (2019). *Contribución del Poder Naval al desarrollo marítimo de una Nación*. Imprenta y Publicaciones de las FF. MM.
- Naciones-Unidas. (s.f.). *Océanos y Derecho del mar*. <https://www.un.org/es/sections/issues-depth/oceans-and-law-sea/index.html>

- Network, W.-R. (s.f.). *El sector marítimo*. <http://www.windrosenetwork.com/Sector-Maritimo>
- NL Países Bajos. (2020). *La economía neerlandesa*. <https://www.handelmetspanje.com/es/negocios-con-los-paises-bajos/sobre-los-paises-bajos/la-economia-neerlandesa/>
- Nye, J. (2008). EE. UU.: cómo recuperar ‘el poder inteligente’. *El País*.
- OCDE. (2017). *The Ocean Economy in 2030 (Summary in Spanish)*. <https://doi.org/10.1787/edffb800-es>.
- OCDE. (2020). *Economía oceánica y países en desarrollo*. <https://www.oecd.org/ocean/topics/developing-countries-and-the-ocean-economy/>
- OMI-ODS. (s.f.). *Cómo el transporte marítimo internacional y la comunidad marítima contribuyen al desarrollo sostenible*. Obtenido de http://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Documents/La%20OMI%20y%20el%20desarrollo%20sostenible_brochure.pdf
- ONU. (s.f.). *Objetivo 14: Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos*. Obtenido de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/oceans/>
- PNOEC. (2017). *Comisión Colombiana del Océano*. Bogotá.
- PNUD. (s.f.). *Objetivo 14: Vida submarina*. <https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals/goal-14-life-below-water.html>
- PNUD-UN. (2019). *Informe sobre Desarrollo Humano 2019*. http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr_2019_overview_-_spanish.pdf
- Portafolio. (1 de julio de 2020). *Nuevas tensiones en guerra comercial entre China y Estados Unidos*. <https://www.portafolio.co/internacional/nuevas-tensiones-en-guerra-comercial-entre-china-y-Estados-unidos-541323>
- Portal DirigentesDigital. (27 de junio de 2018). *China y Corea del Sur gobiernan los mares*. <https://dirigentesdigital.com/mercados/asia/china-y-corea-del-sur-gobiernan-los-mares-CX145343>
- Portal MasContainer. (2018). *Beijing planea mayor consolidación para la industria marítima China*. <https://www.mascontainer.com/beijing-planea-mayor-consolidacion-para-la-industria-maritima-china/>
- Puigrefagut, A. (19 de 1 de 2018). *China e India, la lucha por las puertas del estrecho de Malaca*. <https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/china-e-india-la-lucha-por-las-puertas-del-estrecho-de-malaca>

- Ramírez, P. (3 de julio de 2018). Estrategias marítimas nacionales de Rusia, Estados Unidos, Chile y Colombia: Semejanzas y diferencias. *Revista Ensayos sobre Estrategia Marítima*, 7. https://issuu.com/estrategiamaritima/docs/revista_estrategia_maritima_vol_7
- Ramírez, Y., Álvarez, C., Ruiz, D., Rosanía, A., Gómez, J. et al. (2017). *Escenarios y Desafíos de la Seguridad Multidimensional en Colombia*. (Álvarez-Calderón, C. E., Ed.) Escuela Superior de Guerra.
- Ramos, S. (1 de noviembre de 2016). *La Nueva Ruta de la Seda: iniciativa económica, ofensiva diplomática*. <https://elordenmundial.com/la-nueva-ruta-la-seda-iniciativa-economica-ofensiva-diplomatica/>
- Rodríguez, I. y Leiva, D. (16 de enero de 2013). *El soft power en la política exterior de China: consecuencias para América Latina*. *POLIS, Revista Latinoamericana*. <https://journals.openedition.org/polis/9179>
- Rodríguez, J. P. (2013). *Transbordos en el Caribe: Un enfoque que trasciende la geometría*. <http://logisticsportal.iadb.org/node/2411>
- Román Bazurto, E. (2000). *Análisis histórico del desarrollo marítimo colombiano* (2da. ed.). Editorial Fondo Rotatorio Armada Nacional.
- Romero Lares, M. C. (2017). Algunas consideraciones en torno a las deficiencias de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar para contribuir a la gobernanza sostenible de los océanos. En *Anuario Colombiano de Derecho Internacional*. <https://revistas.urosario.edu.co/xml/4295/429555530005/index.html>
- Saldaña, D. (11 de febrero de 2020). *La nueva ruta de la seda y la inversión china en puertos europeos*. <https://addi.ehu.es/bitstream/handle/10810/43114/TFG%20David%20Arribas%20Salda%c3%b1a.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Semana*. (2020, 12 de abril). Banco Mundial prevé que PIB colombiano caiga 2 % por coronavirus. <https://www.semana.com/economia/articulo/banco-mundial-preve-que-pib-colombiano-caiga-2-por-coronavirus/663130/>
- Sputnik News*. (12 de diciembre de 2019). Estas son las 5 Armadas más poderosas del mundo. <https://mundo.sputniknews.com/defensa/201912121089626075-estas-son-las-5-Armadas-mas-poderosas-del-mundo/>
- Taylor, P. (2009). *Perspectivas sobre estrategia marítima*. Library of Congress Cataloging in Publication Data.

- Till, G. (2009). *Seapower, A guide for the twenty-first century* (2da ed.). Routledge.
- Troxell, J. (2018). La geoconomía. *Military Review, Revista Profesional del Ejército de EUA*. Edición Hispanoamericana. <https://www.armypress.army.mil/Journals/Edicion-Hispanoamericana/Archivos/Segundo-Trimestre-2018/La-geoconomia/>
- Tuñón, J. (2017). *Clúster Marítimo Iberoamericano - Clúster Azul*. <https://repositorio.comillas.edu/rest/bitstreams/141287/retrieve>
- UNCTAD. (2019). *Informe sobre el transporte marítimo*. https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2019_es.pdf
- Uribe, S., Díaz, J. y Rodríguez, H. (2016). *Estrategia marítima, evolución y prospectiva*. Ediciones Escuela Superior de Guerra.
- Xiaoyan, W. (Junio de 2014). *China's Sea Power Nation Strategy*. Institute for Security and Development Policy. <https://isdsp.eu/content/uploads/images/stories/isdsp-main-pdf/2014-wu-chinas-sea-power-nation-strategy.pdf>

Capítulo 5

- Agastia, I. G. B. D y Perwita, A. A. B. (2018). Building maritime domain awareness as an essential element of the global maritime fulcrum: Challenges and Prospects for Indonesia's Maritime Security. *Jurnal Hubungan Internasional*, 6(1), 113-123.
- Alberts, D. S., Garstka, J. J. y Stein, F. P. (2003). *Network centric warfare: Developing and leveraging information superiority*. (5th ed.). Assistant Secretary of Defense.
- Alberts, D. S., Garstka, J. J., Hayes, R. E. y Signori, D. A. (2004). *Understanding information age warfare* (3rd. ed.). Assistant Secretary of Defense.
- Campion, F. J. (2008). *Strategic maritime domain awareness: Supporting the national strategy for maritime security* (Army War Coll Carlisle Barracks PA). <https://www.hsdl.org/?view&did=38208>
- Comisión Colombiana del Océano (CCO). (2017). *Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros (PNOEC)*. Secretaría Ejecutiva. <http://www.cco.gov.co/cco/publicaciones/83-publicaciones/383-politica-nacional-del-oceano-y-los-espacios-costeros-pnoec.html>

- CGFM, M. 3-0. (2018). *Manual Fundamental Conjunto MFC 3-0 Operaciones Conjuntas*. Editorial FF. MM.
- COARC (Ed.). (2017). *Proyectos Estratégicos*. CXIV Sesión Comisión Colombiana del Océano. <http://www.cco.gov.co/docs/eventos/ccoev0221/presentaciones/p02-2017-11-30.pdf>
- Corbett, J. (2015). *Notes on Strategy* (Selection from Appendix to the Classics of sea power edition of Some Principles of Maritime Strategy). En U.S. Naval Institute on Naval Strategy (pp. 3250-3639). Naval Institute Press. https://scholar.google.es/scholar?hl=es&as_sdt=0,5&q=the+U.S.+Naval+institute+on+naval+strategy
- De Izcue, C., Arriaran, A. y Tolmos, Y. (2013). *Apuntes sobre Estrategia Operacional*. División de publicaciones de la Escuela Superior de Guerra Naval. [http://virtual.esup.edu.pe/bitstream/ESUP/157/3/Portada e indice.pdf](http://virtual.esup.edu.pe/bitstream/ESUP/157/3/Portada_e_indice.pdf)
- DHS. (2005). *National plan to achieve Maritime Domain Awareness for the National Strategy for Maritime Security*. https://www.dhs.gov/sites/default/files/publications/HSPD_MDAPlan_0.pdf
- DIMAR. (2019). *Control de Tráfico Marítimo*. En Dirección General Marítima. <https://www.dimar.mil.co/control-de-trafico-maritimo>
- Goward, D. A. (2008). *Maritime domain awareness: the key to maritime security*. *Legal Challenges in Maritime Security*. Martinus Nijhoff.
- Guard, U. S. C. (2007). *National concept of operations for maritime domain awareness*. <https://nmio.ise.gov/Portals/16/Docs/071213mdaconops.pdf?ver=2015-12-04-123515-657>
- Haynes, P. (2015). *Toward a new maritime strategy: American Naval Thinking in the Post-Cold War Era*. Naval Institute Press.
- Hoffman, F. (2015). *Crafting a “good” strategy*. En U.S. Naval Institute on Naval Strategy (pp. 53-64). Naval Institute Press.
- IMO. (2020). *Maritime Situational Awareness*. <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/MSA.aspx>
- Iyer, G. (2020). *Sense for sensibility: Maritime domain awareness through the information fusion centre - Indian Ocean Region*. ORF. <https://www.orfonline.org/expert-speak/sense-for-sensibility-maritime-domain-awareness-through-the-information-fusion-centre-in-dian-ocean-region-ifc-ior-60811/>

- JCS. (2018). *Joint Maritime Operations JP 3-32*. JCS.
- Menares, M. A. (2010). El MDA y su relación con la Estrategia Marítima. *Revista Marina*, 127(919), 548-556. <https://revistamarina.cl/revistas/2010/6/arenas.pdf>
- Mireia. (2018). *Carga marítima o carga aérea, ¿qué método se utiliza más?* Ibercóndor. <https://ibercondor.com/transporte-aereo/>
- Ñañez, E. (2003). Cambio climático y océanos, desafío para el siglo XXI. *Umbral Científico*, 3, 25-41.
- Department of the Navy. (2007). *The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*. [https://www.marines.mil/Portals/1/Publications/MCTP_11-10B_\(Formerly_MCWP_5-12.1\).pdf?ver=2017-07-11-151548-683](https://www.marines.mil/Portals/1/Publications/MCTP_11-10B_(Formerly_MCWP_5-12.1).pdf?ver=2017-07-11-151548-683)
- U. S. Navy. (2007). *Navy maritime domain awareness concept*. <https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a502494.pdf>
- ONU. (2017). *Las personas y los océanos*. <http://www.onu.org.mx/las-personas-y-los-oceanos/>
- RSIS. (2019). *Maritime Domain Awareness (MDA)*. Collin Koh. https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2019/04/ER190425_Maritime-Domain-Awareness.pdf
- Speller, I. (2014). *Understanding naval warfare* (First). Routledge.
- Portafolio. (2019). 'El 90% del comercio se mueve por mar': Dimar. <https://www.portafolio.co/negocios/empresas/el-90-del-comercio-se-mueve-por-mar-dimar-531996>
- Till, G. (2013). *Seapower: A guide for the twenty-first century* (Third ed.). Routledge.
- UNCTAD. (2018). *Informe sobre el Transporte Marítimo 2018*. United Nations Publications. https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2018_es.pdf
- Uribe, S., Díaz, J. y Mauricio, R. (2016). *Estrategia marítima, evolución y prospectiva*. Ediciones Escuela Superior de Guerra.
- Vance, G., y Vicente, P. (2006). Maritime domain awareness. A structure to enhance maritime decision making. *Proceedings Magazine USCG*, 63(3), 6-8. https://www.dco.uscg.mil/Portals/9/DCODocuments/ProceedingsMagazine/Archive/2006/Vol63_No3_Fall2006.pdf?ver=2017-05-31-120457-993

- Vego, M. N. (2007). *Joint operational warfare: Theory and practice*. Government Printing Office. <http://files/363/books.html>
- Vego, M. (2016). *Maritime strategy and sea control: theory and practice*. Routledge.
- Wade, N. M. (2010). *Smartbook The Naval operations & planning*. The Lightning Press. https://scholar.google.es/scholar?hl=es&as_sdt=0,5&q=Smartbook+The+Naval+operations+%26+planning#d=gs_cit&u=%2Fscholar%3Fq%3Dinfo%3AIIHsU2eyKHY0J%3AScholar.google.com%2F%26output%3Dcite%26scirp%3D0%26hl%3Des
- Watts, R. B. (2006). *Implementing maritime domain awareness* (Naval Postgraduate School. Monterrey, CA). <https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a445419.pdf>

Capítulo 6

- Álvarez, C., Moreno, A. y Gómez, J. (2018). *Respice Aqua Vitae: hacia una hidropolítica Nacional*. Escuela Superior de Guerra. <https://esdeguelibros.edu.co/index.php/editorial/catalog/download/27/23/373-1?inline=1>.
- Armada Nacional de Colombia. (2020). *Plan de Desarrollo Naval 2042*. Armada Nacional de Colombia.
- Bruckmann, M. (2016). La geopolítica del agua y los desafíos de la integración sudamericana. *Cartografías del Sur. Revista de Ciencias, Artes y Tecnología*, 4, 7-24.
- Cipoletta, G. y Sánchez, R. (2010). *La industria del transporte marítimo y las crisis económicas*. CEPAL. <https://digitallibrary.un.org/record/726023?ln=es>.
- Corte Constitucional. (2016). *Principio de precaución ambiental y su aplicación para proteger el derecho a la salud de las personas*. (Sentencia T - 622 de 2016). <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2016/t-622-16.htm>.
- Departamento Nacional de Planeación. (2013). *Conpes 3758. Plan para reestablecer la navegabilidad para el río Magdalena*.

- <https://www.minambiente.gov.co/images/normativa/app/conpes/fe-Conpes%20No.%203758-2013.pdf>.
- Departamento Nacional de Planeación. (2018). *Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022*. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Resumen-PND2018-2022-final.pdf>.
- Departamento Nacional de Planeación. (2020). *Conpes 3982. Política Nacional Logística*. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3982.pdf>.
- FAO. (2015). *Perfil del País - Colombia*. <http://www.fao.org/3/ca0572es/CA0572ES.pdf>
- Global Water Partnership. (2000). *Agua para el siglo XXI: de la visión hacia la acción*. <https://www.cepal.org/cgibin/getprod.asp?xml=/samtac/noticias/paginas/7/23347/P23347.xml&xsl=/samtac/tpl/p18f-st.xsl&base=/samtac/tpl/top-bottom.xsl>.
- Global Water Partnership. (2002). *Informe anual de la GWP 2002*. https://issuu.com/gwp-publ/docs/gwp_in_action_-_annual_report_2002.
- Herrera, E. (10. de febrero de 2020). *Palabras del Presidente Iván Duque durante la presentación de la Política Pública Nacional Logística*. <https://id.presidencia.gov.co/Paginas/prensa/2020/Palabras-del-Presidente-Ivan-Duque-durante-la-presentacion-de-la-Politica-Publica-Nacional-Logistica-20>.
- Marín, R., Díaz, C. y Gutiérrez, G. (2016). *La pobreza del agua. Geopolítica, gobernanza y abastecimiento*. Universidad Central.
- Montagut, E. (2015). Breve panorama de la navegación en Colombia. *Revista La Timonera*, 10-13.
- Organización de las Naciones Unidas (ONU). (2005). *Resolución 60/1. Documento final de la Cumbre Mundial 2005*. https://www2.ohchr.org/spanish/bodies/hrcouncil/docs/gaA.RES.60.1_Sp.pdf
- Organización de las Naciones Unidas (ONU). (2012). *La seguridad humana en las Naciones Unidas*. https://www.unocha.org/sites/dms/HSU/Outreach/1241684_Spanish%20HUMAN%20SECURITY%20Brochure_web_December%2010.pdf.

- Peñalosa, M. (2017). La variación del homicidio durante los diálogos de paz entre el Gobierno Nacional y las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC): octubre 18 del 2012 a agosto 28 del 2016. *Revista Criminalidad*, 59(I), 129-149.
- Pérez, F. y Castañeda, D. (2020). “Entre otros cometidos, la Armada de Colombia protege los activos estratégicos del país”. https://www.segurilatam.com/entrevistas/Armada-de-colombia_20200413.html
- Presidencia de la República. (2019). *Palabras del Presidente Iván Duque en la ceremonia conmemorativa de los 196 años de la Armada Nacional de Colombia*. <https://id.presidencia.gov.co/Paginas/prensa/2019/190723-Palabras-del-Presidente-Ivan-Duque-en-la-ceremonia-conmemorativa-de-los-196-anios->
- Ramírez, C. y Aguilera, Y. (2019). *La transparencia fluvial como estrategia competitiva por el río Magdalena y su articulación con la logística sin-cro-modal para generar ventajas a el comercio internacional colombiano*. Universidad Cooperativa de Colombia. <https://repository.ucc.edu.co/handle/20.500.12494/16015>
- The Nature Conservancy. (2017). *The power of rivers a business case*. <https://www.google.com/search?q=1.+The+Power+of+Rivers+A+Business+Case+&oq=1.%09The+Power+of+Rivers+A+Business+Case+&aqs=chrome.69i57.1694j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8>
- Uribe, S., Chávez, L. y Osorio, L. (2017). *Estrategia Marítima, evolución y prospectiva*. Escuela Superior de Guerra. <https://doi.org/10.25062/9789585737693>.
- Vergara, J. C. G. (2003). Las limitaciones de la paz. *Revista de Estudios Sociales*, (15), 125-132.
- Villamil, S. (2017). *Análisis del estado actual que transporte fluvial de carga en los principales ríos de Colombia. (Trabajo de grado de maestría)*. Universidad Nacional Abierta y a Distancia. <https://stadium.unad.edu.co/preview/UNAD.php?url=/bitstream/10596/17556/1/79319590>

Capítulo 7

- Álvarez, C., y Rodríguez, C. (2018). Criminal ecosystems: habitats for convergence and deviant globalization. *Revista Científica General José María Córdova*, 16(24),1-30. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=4762/476257828002>
- América Economía. (2019). *Cepal: movimiento de carga en puertos de América Latina y el Caribe aumenta 7,7% en 2018*. <https://www.americaeconomia.com/economia-mercados/comercio/cepal-movimiento-de-carga-en-puertos-de-america-latina-y-el-caribe>
- Anguita, C. y Sánchez, A. (2020). Proyección de los intereses de la Unión Europea en el océano Índico: una cuestión geoestratégica. *URVIO, Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad*, (27), 25-41. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=5526/552663274002>
- Arquilla, J. y Ronfeldt, D. (2001). *Networks and netwars: The future of terror, crime, and militancy*. Rand Corporation.
- Arroyo, F. (2018). *Análisis de inversiones portuarias en América Latina y el Caribe al horizonte 2040*. CAF. <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1180>
- Bagley, B. (2013). Narcotráfico y Crimen Organizado en las Américas: Principales tendencias en el siglo XXI. *Trans-pasando Fronteras: Revista estudiantil de asuntos transdisciplinarios*, (3), 47-54.
- Bobadilla Falla, J. y Venegas Camargo, A. (2018). La importancia de los puertos dentro de la economía en Colombia y sus países fronterizos. *Punto de Vista*, 9(13). doi: 10.15765/pdv.v9i13.1115
- Bohórquez, K. (2020). La producción de cocaína equivale a un poco más de 0,3% de la economía colombiana. *La República*. <https://www.larepublica.co/economia/la-produccion-de-cocaina-pesa-03-en-la-economia-colombiana-2974251>
- Comisión Colombiana del Océano. (2018). *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros*. Bogotá.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2017). *Estudio Económico de América Latina y el Caribe 2017: la dinámica del ciclo económico actual y los desafíos de política para dinamizar la inversión y el crecimiento*. Editorial: CEPAL

- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2019). *Panorama Social de América Latina 2019*. CEPAL
- Congreso de la República de Colombia. (1980). *Ley 8 de 1980 por medio de la cual se aprueba la “Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar”, firmado en Londres el 1° de noviembre de 1974, y el Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar*. Bogotá.
- Congreso de la República de Colombia. (2020). *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*. https://www.minambiente.gov.co/images/normativa/app/leyes/cb-ley_0010_1978.pdf
- Till, G. (2018). *Seapower: A Guide for the Twenty-first Century*. Seapower
- Cordera Campos, R. (2017). Globalización en crisis; por un desarrollo sostenible. *Economíaunam*, 14(40), 3-12.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2013). *Atlas Estadístico*. Bogotá.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2018). *Comportamiento del Gini en Colombia*. Bogotá.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2019). *Pobreza multidimensional Región-Departamento Valle del Cauca*. https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/condiciones_vida/pobreza/2018/Region_bt_pobreza_multidimensional_18_valle_del-cauca.pdf
- Departamento Nacional de Planeación. (2018). *Plan Nacional de Desarrollo*.
- Dirección General Marítima. (2018). *Plan Estratégico de Desarrollo 2030*. <https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/Plan%20Estrategico%20de%20Desarrollo%202030%20-%20ImpresionV2.pdf>
- Dirección General Marítima. (2020a). *Sucesos de Protección 2014-2019*. Bogotá D.C.
- Dirección Marítima Colombiana. (2020). *¿Qué es Dimar? Misión y Visión*. <https://www.dimar.mil.co/que-es-dimar-mision-y-vision>
- Duvauchelle, M. (1996). La Geopolítica y la Oceanopolítica. Sus orígenes, fundamentos y relaciones; perspectiva chilena. *Revista*

- Marítima de Chile*. <https://revistamarina.cl/revistas/1996/6/duvau-chelle.pdf>
- Eslava, A. (2011). *Más allá del Estado y el mercado en el análisis de políticas públicas*. Universidad Externado de Colombia.
- Glover, B. (2017). *History of the Atlantic Cable & Undersea Communications*. <https://atlantic-cable.com/>
- Godet, M. (2007). *Prospectiva Estratégica: problemas y métodos (2nd ed.)*. Instituto Europeo de Prospección y Estrategia.
- González, J. (2010). Control y prevención de lavado de activos y financiamiento del terrorismo. Ley N° 18.494. *Revista de la Facultad de Derecho*, (29), 137-159. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=5681/568160365010>
- Hart, D. (2002). *Networks and Netwars: The future of terror, crime, and militancy*. J. Arquilla y D. Ronfeldt (Eds). RAND: National Defense Research Institute.
- Infobae. (2019). *La nueva estrategia narco para transportar droga desde Buenaventura a Europa*. <https://www.infobae.com/america/colombia/2019/03/13/la-nueva-estrategia-narco-para-transportar-droga-desde-buenaventura-a-europa/>
- Vanguardia*. (2018). Huelga en Puerto de Buenaventura deja pérdidas diarias por \$1.682 millones. <https://www.vanguardia.com/colombia/huelga-en-puerto-de-buenaventura-deja-perdidas-diarias-por-1682-millones-EBVL444635>
- Jefatura de Inteligencia Armada Nacional. (2018). *Incautación de Cocaína en las Cajas de Mar*. Bogotá.
- Jiménez, J., y Acosta, H. (2018). La geopolítica criminal de los grupos armados organizados. En Ardila, C., y Jiménez, J. (Eds.), *Convergencia de conceptos: Enfoques Sinérgicos en relación con las Amenazas a la Seguridad del Estado Colombiano* (pp. 85-115). Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”.
- Linares Hamann, J. E. (2008). Redes criminales transnacionales: Principal amenaza para la seguridad internacional en la posguerra fría. *Revista Criminalidad*, 50(1), 371-384.

- Matfess, H. y Miklaucic, M. (2016). *Beyond convergence, World without order (1st ed.)*. Center for Complex Operations.
- Micklaucic, M., y Brewer, J. (2013). *Convergence, Illicit Networks and National Security in the Age of Globalization*. Center for Complex Operations. Institute for National Strategic Studies.
- Muzzopappa, E. (2017). Inteligencia militar en Argentina. Reflexiones desde un archivo naval. *URVIO, Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad*, (21), 87-103.
- Observatorio de Drogas de Colombia. (2017). *Reporte de drogas en Colombia*. Ministerio de Justicia. http://www.odc.gov.co/Portals/1/publicaciones/pdf/odc-libro-blanco/reportes_drogas_colombia_2017.pdf
- Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC). (2019). *El Informe Mundial sobre las Drogas 2019 hace un llamado a aumentar los recursos para ampliar la prevención y el tratamiento del consumo de drogas*. https://www.unodc.org/mexicoandcentralamerica/es/webstories/2019/Informe_Mundial_Drogas_2019_Mexico.html
- Organización Marítima Internacional (OMI). (2001). *Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias*. OMI.
- Organización Marítima Internacional (OMI). (2003). *Código PBIP*. OMI.
- Organización Marítima Internacional (OMI). (2020a). *Código IGS y Directrices para la implantación del Código IGS*. <http://www.imo.org/es/OurWork/HumanElement/SafetyManagement/Paginas/ISMCode.aspx>
- Organización Marítima Internacional. (2020b). *Polizonaje*. <http://www.imo.org/es/OurWork/Facilitation/Stowaways/Paginas/Default.aspx>
- Pérez García, C. (2017). Buenaventura, Cartagena, Santa Marta y Barranquilla, los puertos claves del comercio exterior colombiano. *Revista de Logística* (5), 22-17. <https://revistadelogistica.com/transporte-y-distribucion/buenaventura-cartagena-santa-marta-y-barranquilla-los-puertos-claves-del-comercio-exterior-colombiano/>

- Pérez Salazar, B. (2007). Organizaciones criminales transnacionales, “espacios ingobernados” y una doctrina que emerge. *Prolegómenos. Derechos y Valores*, X(20), 17-26. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=876/87602001>
- Phil, W. (2001). Crime, illicit markets, and money laundering. *Managing global issues: Lessons learned*. <https://carnegieendowment.org/pdf/files/mgi-ch3.pdf>
- Realuyo, C. (2016). Communicate, Cooperate, and Collaborate (C3) through Public-Private Partnerships (P3) to Counter the Convergence of Illicit Networks. Chapter 15, *Beyond Convergence: World without Order*, NDU Press
- Rodríguez Morales, T. (2012). El terrorismo y nuevas formas de terrorismo. *Espacios Públicos*, 15(33), 72-95.
- Rodríguez, H. (2016). Seguridad integral marítima. Un reto estratégico. En Rodríguez Ruiz, H. M., editor. *Seguridad marítima, retos y amenazas* (pp. 9-44). Escuela Superior de Guerra.
- Rodríguez, H., Osorio, L., Uribe, S. y Chávez, L. (2017). *Seguridad marítima, retos y amenazas* (1st ed.). Escuela Superior de Guerra.
- Rojas Sánchez, D., Rivera Páez, S. y Afanador Ceballos, G. (2020). Submersibles and Drug Trafficking. En *Maritime Security: Counter-Terrorism Lessons from Maritime Piracy and Narcotics Interdiction* (pp. 47-57). IOS Press.
- Ruge, J., Navarro, J. y Malagón, F. (2018). Factors influencing the correct positioning of offshore jack up rigs in the Colombian Caribbean Sea. *Interciencia*, 43(2), 120-124. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=339/33956916010>
- Ruhe, W. (1970). El poder marítimo en la década del 70. *Revista Marítima*. <https://revistamarina.cl/revistas/1970/4/wruhe.pdf>
- Sagaray Covault, D. (2010). El convenio sobre trabajo marítimo 2006: una perspectiva para las Américas. *Revista Latinoamericana de Derecho Social* (11), 181-225. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=4296/429640266008>
- Sánchez Hurtado, J. R. (2014). *En la mente de los estrategas*. Escuela Superior de Guerra.

- Superintendencia de Transporte. (2020). *En 2019 se movilizaron más de 195 millones de toneladas en las zonas portuarias de Colombia: supertransporte*. <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/comunicaciones-2020/zonas-portuarias-de-colombia/>
- Semana. (2015). Atribuyen a las FARC atentado con ‘canoa bomba’ en Cauca. <https://www.semana.com/nacion/articulo/farc-hacen-estallar-canoa-bomba-en-cauca/434593-3/>
- SuperTransporte. (2019). *En 2019 se movilizaron más de 195 millones de toneladas en las zonas portuarias de Colombia: Supertransporte*. Bogotá.
- Superintendencia de Puertos de Colombia. (2019). *Estadísticas tráfico portuario en Colombia*. Bogotá.
- Unión Europea. (2008). *Directiva europea: 2008/114/CE del 8 de diciembre de 2008*. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2008-82589#:~:text=Directiva%202008%2F114%2FCE%20del,necesidad%20de%20mejorar%20su%20protecci%C3%B3n.>
- Uribe, S. (2016). La supremacía marítima a través de la historia. En S. Uribe, J. Díaz y M. Rodríguez, *Estrategia Marítima, evolución y prospectiva* (pp. 41-50). Escuela Superior de Guerra.
- Uribe, S. (2017a). El narcotráfico por vía marítima. En A. Montero (Ed.), *Narcotráfico y control territorial: Una mirada desde el Ejército* (pp. 187-213). Escuela Superior de Guerra.
- Uribe, S. (Ed.). (2017b). *El Estado y el mar. Relaciones con el poder marítimo, el poder naval y el desarrollo nacional*. Escuela Superior de Guerra.
- Uribe, S., Díaz, J. y Rodríguez, M. (2016). *Estrategia naval, evolución y prospectiva*. Bogotá. Ediciones Escuela Superior de Guerra.
- Uribe, S., Chávez, L. y Osorio, L. (2017). *Estrategia marítima, evolución y prospectiva* (pp. 29-40). Escuela Superior de Guerra.
- Vallejo Zamudio, L. (2019). *El Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022: “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”*. Apuntes del Cenes. doi: 10.19053/01203053.v38.n68.2019.9924
- Vargas Lleras, G. (2014). *Política nacional del océano y de los espacios costeros (PNOEC)*. Entrelibros e-Books Solutions.

Capítulo 8

- Alonso, D. y Gómez, F. (2017). Armada de Colombia como Armada mediana de proyección regional - AMPRE. En Uribe, S. (Ed.), *El Estado y el mar. Relaciones con el poder marítimo, el poder naval y el desarrollo nacional* (pp. 135-161). Ediciones Escuela Superior de Guerra.
- Armada de Colombia. (2016). *Doctrina estratégica de operaciones navales*. Dirección de Doctrina Naval.
- Armada de Colombia (ARC). (2020). *Plan de desarrollo naval 2042*. Armada de Colombia.
- Armada de Chile. (2009). *Doctrina marítima: El poder marítimo nacional*. Armada de Chile.
- Armada Española. (2015). *Concepto de operaciones navales*. Ministerio de Defensa Español.
- Barnett, T. (2005). *Let's rethink America's military strategy* [Conferencia Ted Talk]. https://www.ted.com/talks/thomas_barnett_let_s_rethink_america_s_military_strategy
- Comando General de las FF. MM. (2009). *D.P. No. 003. Difusión y aplicación tareas y roles Fuerzas Militares*.
- Corbett, J. (1911). *Some principles of maritime strategy*. Good Press Editorial.
- Correa, P. (2015). *La negación del mar, una alternativa para marinas medianas*. *Revista de Marina*, 44-49.
- Eccles, H. (1979). Strategy - The theory and application. *Naval War College Review*, 11-21.
- Gine, J. (2011). Corea del Norte juega peligrosamente con fuego. *Foreign Affairs: Latinoamérica*, 11(1), 50-58.
- Gutiérrez, G. (2006). Definición de las capacidades estratégicas de la Armada de una potencia marítima mediana para enfrentar amenazas emergentes. *Revista de Marina*, 448-469.
- Hughes, W. (2000). *Fleet tactics and coastal combat* (Second ed.). (E. Mendez, Trad.). Naval Institute Press.

- MDN. (2019). *Política de defensa y seguridad para la legalidad, el emprendimiento y la equidad*. MDN.
- Royal Netherlands Navy. (2014). *Fundamentals of Maritime Operations - Netherlands maritime military doctrine*. X-Media/Defense Media Center.
- Solís, E. (1997). *Manual de estrategia*. ACANAV.
- Storaker, P. (1990). El rol del poder naval. *Revista de Marina*. <https://revistamarina.cl/revistas/1990/3/storaker.pdf>
- Terzago, J. (2006). Alfred Thayer Mahan (1840-1914), Contralmirante U.S. Navy, su contribución como historiador, estratega y geopolítico. *Revista de Marina*, 123(890), 47-64.
- Till, G. (2009). *Seapower, a guide for the twenty-first century* (Second ed.). (E. Mendez, Trad.). Routledge.
- US DoD. (2010). *Functions of the department of defense and its major components*. Directive, Department of Defense.
- US JCS. (2014). *Joint Publication 3-02, Amphibious Operation*. Joint Force Development.
- US Navy. (1994). *Naval Doctrine Publication, Naval Warfare (NDP 1)*. (E. Mendez, Trad.) Naval Doctrine Comand.

Capítulo 9

- Armada República de Colombia. (2012). *Cartilla de Operaciones Navales*. ARC.
- Buitrago, F. L. (2006). *En la encrucijada: Colombia en el siglo XXI*. Grupo Editorial Norma.
- Caiafa, R. (22 de febrero de 2017). *Diálogo. A look at SISFRON, Brazil's Integrated Border Monitoring System*. <https://dialogo-americas.com/articulos/a-look-at-sisfron-brazils-integrated-border-monitoring-system/#.YRBqTohKjIU>
- Comisión Colombiana del Océano. (1 de julio de 2007). *Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros* - PNOEC. <http://www.cco.gov.co/pnoec.html>

- Defesabrazil. (2015). *Defesa Brasil Forum*. <http://www.defesabrazil.com>
- DEFENSANET. (2 de julio de 2014). *Entrevista Contra-Almirante Gondim - Projetos Estratégicos da MB*. <https://www.defesanet.com.br/sis-gaaaz/noticia/15857/Entrevista-Contra-Almirante-Gondim---Projetos-Estrategicos-da-MB/>
- DEFENSANET. (26 de julio de 2017). SGDC-1: *Satélite Geoestacionário de Defesa e Comunicações Estratégicas*. [https://www.defesanet.com.br/space/noticia/33372/SGDC-1--Satelite-Geoestacionario-de-Defesa-e-Comunicacoes-Estrategicas/Departamento de Controle do Espaço Aéreo](https://www.defesanet.com.br/space/noticia/33372/SGDC-1--Satelite-Geoestacionario-de-Defesa-e-Comunicacoes-Estrategicas/Departamento%20de%20Controle%20do%20Espaço%20Aéreo). (27 de febrero de 2014). Sirius. <https://www.decea.gov.br/sirius/index.php/2014/02/27/melhoria-dos-sistemas-de-navegacao/?lang=es>
- Força Aérea Brasileira. (5 de diciembre de 2011). *Operação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo (SISCEAB)*. <https://www.gov.br/economia/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/conselhos-e-orgaos-colegiados/cmap/politicas/2020/gastos-diretos/relatorio-de-avaliacao-cmag-2020-sisceab>
- French Joint Centre for Concepts, Doctrines and Experimentations. (2012). *Conflicts in the next 15 years and Operational Consequences*. Ministerio Defensa Francés.
- Fuerza Aérea Brasileña. (15 de Julio de 2012). *Dimensão 22*. <http://www.fab.mil.br/dimensao22/>
- Fuerza Aérea Colombiana. (2010). *Manual de doutrina básica aérea, espacial y ciberespacial* - DBAEC. FAC.G1 GLOBO. (21 de julio de 2019). *Satélite geoestacionário brasileiro conecta áreas isoladas da Amazônia à inter-net*. <https://globoplay.globo.com/v/9700172/>
- Garcés, C. (2012). Caribe colombiano, un mar lleno de oportunidades. Portafolio, 21.
- Garrido, J. A. (2014). *Un modelo de desarrollo de capacidades dinámicas*. Universidad de Cádiz.
- INVEMAR. (2012). *Atlas de la Reserva de Biósfera Seaflower*. Coralina.
- Linares, F. (1 de enero de 2017). *La región amazónica en el establecimiento de la Estrategia Nacional de Defensa de Brasil (2003-2015)*. <https://expeditiorepositorio.utadeo.edu.co/bitstream/hand->

- le/20.500.12010/2772/MONOGRAFIA%20FINAL%20MIGUEL%20LINARES.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Lourenção, H. J. (2003). *A defesa nacional e a Amazônia: O Sistema de Vigilância da Amazônia (Sivam)*. Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP: Campinas.
- Maj Gerrit H. Dalman, U. (2014). The Imperative to Integrate Air Force Command and Control Systems into Maritime Plans. *Air & Space Power Journal*, 92-118.
- Marczak, J. y Engelke, P. (2016). *América Latina y el Caribe 2030: Escenarios futuros*. Washington: The Atlantic Council of the United States.
- Ministerio da defesa do Brasil. (2010). *Livro Branco de Defesa Nacional*. https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/estado_e_defesa/livro_branco/lbdna_espa_net.pdf Força Aérea Brasileira. (10 de marzo de 2017). Dimensão 22. <http://www.fab.mil.br/dimensao22>
- Ministerio da defesa do Brasil. (1 de enero de 2012). *Estratégia Nacional de Defesa*. https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/ENDPND_Optimized.pdf
- MinDefensa. (2015). *Transformación y futuro de la Fuerza Pública*. Bogotá.
- Ministerio de Defesa Brasil. (25 de agosto de 2016). *Ministerio de Defesa*. <https://www.defesa.gov.br/busca?searchword=SIVAM>
- Ministerio de Transporte Colombia. (2011). *Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura de Transporte*. Ministerio de Transporte.
- Mojica, F. (2006). *Concepto y aplicación de la perspectiva estratégica*. Convenio Andrés Bello-Universidad Externado de Colombia.
- Pereira, E. (2018). *O Céu é nosso! A Defesa Aérea Brasileira*. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica
- Ramírez, S. (1981). Carta a los gobernantes de América: propuesta de una conferencia continental. En A. C. Sandino, *Pensamiento Político* (pp. 338-355). Biblioteca Ayacucho.
- Riveros, M. B. (2012). *Estrategia y Modelos Estratégicos: Aproximación desde la teoría*. Universidad Externado.

- Royal Netherlands Navy. (2014). *Fundamentals of Maritime Operations*. Royal Netherlands Navy.
- Soares de Moura, J. Almirante de Esquadra. (2014). Amazônia Azul. *Revista da Adeg*, 4-6.
- Tecnodefensa Brasil. (20 de enero de 2016). *Tecnología y Defensa*. <http://tecnodefesa.com.br/>
- Universitat Politècnica de València. (1 de marzo de 2017). *Universitat Politècnica de València*. <http://ingenieriaaeroporтуaria.blogs.upv.es/2013/06/28/hub-and-spoke/>
- USAF Doctrine. (2010). *Countersea Operations*. USAF.
- Wilmsmeier, G. y Monios, J. (2018). *Maritime Mobilities*. Abingdon: Routledge.
- Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (2021). IGAC. <http://www2.igac.gov.co>