

EL PODER NAVAL Y LA SUPERIORIDAD MARÍTIMA: UN ANÁLISIS HISTÓRICO*

*Francesco Mancuso***

*Capitán de Navío (RA) Sergio Uribe-Cáceres****

<https://doi.org/10.25062/9786280000725.03>

Aun cuando la necesidad de un poder naval es evidente, casi nunca existe la capacidad para mantenerlo en la proporción adecuada a la tarea que debe realizar. Por esta razón es necesario lograr un equilibrio entre la necesidad y la capacidad.

ALMIRANTE JAIME PARRA RAMÍREZ (1921-2007).

Introducción

Hace más de 50 años, en sus *Apuntes sobre política naval* (1967), el almirante Jaime Parra Ramírez, a la sazón comandante de la Armada de

* Este capítulo es resultado del proyecto de investigación El Poder Marítimo como Fundamento Estratégico del Desarrollo de la Nación, del Departamento de Armada de la ESDEG. Hace parte del grupo Masa Crítica, 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 tema relacionados con seguridad, defensa y geopolítica.

*** Doctor en derecho internacional (*cum laude*) de la Universidad Alfonso X El Sabio (Madrid, España). Magister en seguridad y defensa nacionales. Profesor titular e investigador asociado en la ESDEG. Ingeniero naval y profesional en ciencias navales de la Escuela Naval “Almirante Padilla”. Contacto: sergio.uribe@usa.net

Colombia, complementaba el epígrafe del presente capítulo afirmando que para la adecuada protección de los intereses marítimos de un país se hace imperioso ejercer soberanía sobre sus espacios marítimos jurisdiccionales y proteger las vías de comunicaciones marítimas que le corresponden. Y concluía aseverando que “el cumplimiento de estas tareas exige la creación del Poder Naval” (p. 24) de dicho país.

Siendo el poder naval uno de los dos elementos que integran el poder marítimo de Colombia —en conjunto con los intereses marítimos que debe conservar y proteger—, es factible acompañar al almirante Parra Ramírez en su acertada reflexión manifestando que no existe la posibilidad de proyectar internacionalmente al país sin la presencia de un poder naval completo, eficiente y actuante.

El poder naval y la superioridad marítima: su concepción durante la época moderna

El concepto de poder naval ha cambiado a lo largo de la historia. En esta parte del capítulo se analiza dicho concepto durante la época moderna; por tal razón, se analizará este poder utilizando la definición dada por Mahan (1901). Según el mencionado autor, hay unas características que los países deben poseer para el desarrollo del poder naval, y que dependen de los siguientes factores: 1) la situación geográfica, 2) la configuración física de su territorio, 3) la extensión territorial, 4) el número de habitantes, 5) las relaciones que la población tiene con el mar y 6) la capacidad de sus gobiernos para crear políticas que favorezcan el desarrollo de una potencia marítima (Flint, 2006). Las primeras tres se refieren a las características geográficas de un país, mientras que las últimas tres se vinculan más al desarrollo de políticas que favorezcan la presencia de un país en los mares (Mahan, 1901).

La situación geográfica de un país resulta fundamental para que el desarrollo del poder naval sea creíble y por un largo periodo. Para que ese tipo de poder se pueda construir se necesitan unas precondiciones

necesarias, la principal de las cuales se relaciona con las fronteras terrestres. Además, es necesario analizar la forma que tiene un Estado que quiere desarrollar un poder naval creíble. En geopolítica, los Estados pueden tener diferentes formas geográficas: compacta (Estados que encierran una mayor cantidad de espacio en una menor cantidad de límites); alargada (existe una considerable diferencia entre longitud y latitud); fragmentaria (Estados insulares) y mixta (incluye todas las formas anteriores o algunas de ellas) (Flint, 2006). Dependiendo de la forma, cada país puede tener ventajas o desventajas al momento de crear una estrategia que le permita desarrollar su poder naval. A lo largo de la historia, se ha destacado cómo países de diferentes formas han podido desarrollar dicho poder y llegar a dominar los mares (Mahan, 1901). Ha habido desde países con forma compacta, como Holanda, hasta países insulares, como el Reino Unido, o alargados, como Chile, o mixtos, como Estados Unidos.

Lo anterior significa que la sola forma geográfica no es suficiente para explicar el éxito de un Estado en los mares; la diferencia la hacen las decisiones políticas al momento de desarrollar la estrategia marítima y naval. Siguiendo esta línea de pensamiento, hay que aclarar cómo el poder marítimo de Holanda terminó con rapidez a causa de los múltiples desafíos terrestres que tenía el país. Desde su independencia, las Provincias Unidas fueron obligadas a invertir una gran parte del presupuesto del Estado para financiar la creación de un gran ejército, y tales desafíos no permitieron al país seguir desarrollando su presencia en los mares.

El Reino Unido es un país insular y que tiene características únicas que le han permitido desarrollar un poder naval sin parangón a lo largo de la historia. Esto se debe a que, no obstante ser un país insular, su fragmentación no resulta excesiva y tiene costas fáciles de defender y de difícil acceso para un enemigo; de hecho, los gobiernos de Inglaterra utilizaron el territorio nacional para conectar diferentes realidades comerciales en cuanto a que desarrollaron puertos que permitían a las flotas comerciales establecer relaciones con las colonias en Norteamé-

rica, en África y en Asia, y con las naciones del mar del Norte (Ago y Vidotto, 2004). La profundidad territorial del Reino Unido le permitió conectar estos puertos con las industrias del interior y construir grandes ciudades portuarias, en las cuales se destacaba la presencia de grandes empresas que se dedicaban al comercio marítimo (Instituto Geográfico De Agostini, 2004).

Países como Estados Unidos, que tiene una forma mixta, han desarrollado flotas militares y comerciales para proteger sus propios intereses en el mundo y favorecer un aumento de las exportaciones de los bienes producidos por empresas que tienen su sede legal en el país. Para dominar los mares en el siglo XX, Estados Unidos fue obligado a escoger a cuál de las dos costas dar prioridad para el desarrollo; la elección favoreció la costa que le garantiza acceso al océano Atlántico (Westad, 2015). Tal decisión se debió a los desafíos que Washington enfrentaba durante la Guerra Fría; en ese entonces era necesario dar soporte y demostrar cercanía con los aliados de Europa occidental, que eran una pieza clave de la estrategia de contención del comunismo promovida por Washington (Flint, 2006). Esa situación es peculiar por cuanto demuestra cómo un país que tenga acceso a dos océanos debe constantemente priorizar el área en la cual operará, pues para desarrollar un poder naval creíble se deben emplear las estrategias políticas, económicas y militares que mejor se adapten a la zona de operación (De Izcue et al., 2012). Debido a ello, también Estados Unidos tuvo que decidir en cuáles áreas del mundo debe concentrar su atención para tener mayor presencia y proteger de manera más efectiva sus intereses.

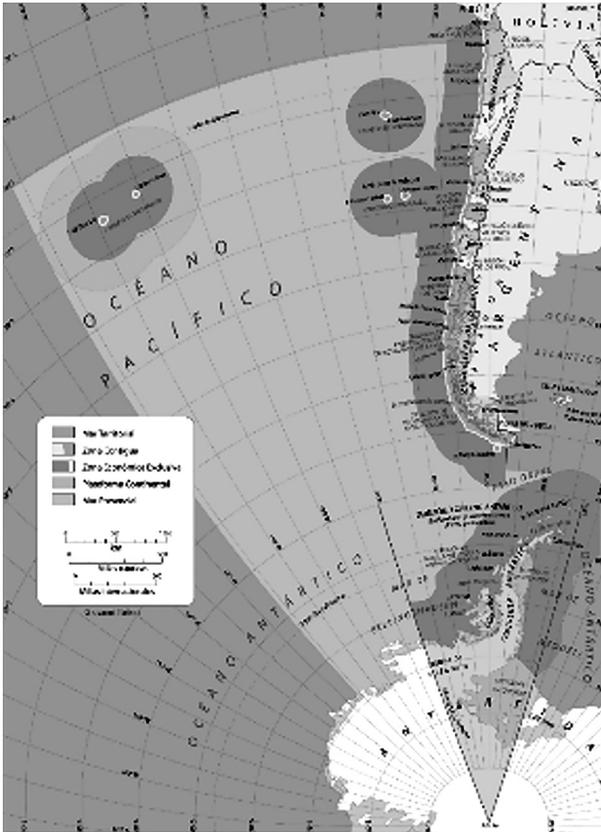
La decisión de enfocarse en la costa del Atlántico también ha tenido un impacto sobre el desarrollo económico del área, que derivó en una mayor infraestructura y es económicamente más avanzada, en comparación con la costa del Pacífico (Instituto Internacional de Investigación para la Paz de Estocolmo [SIPRI], 2015). Con el fin de la Guerra Fría y el surgimiento de nuevas potencias, la región de Extremo Oriente se transformó en una zona donde Estados Unidos tenía desafíos crecientes: no solo el aumento de la importancia de China, sino también, la pre-

sencia de economías dinámicas y en rápido crecimiento, como Vietnam y Japón, que han transformado el área en una zona de gran interés para Washington. Con tal situación a la vista, la potencia norteamericana disminuyó su presencia y su compromiso en el Atlántico para favorecer un aumento de la presencia del país en el Extremo Oriente desarrollando la infraestructura en la costa del océano Pacífico y aumentando su presencia militar en Asia (SIPRI, 2010).

El reajuste de la política exterior de Washington hacia una mayor presencia en Asia fue definitivamente impulsado por la aprobación de la Estrategia del Pivote Asiático, que tenía por objetivo aumentar la presencia de Estados Unidos en el área con el envío de buques y estrechando lazos diplomáticos y económicos con los países de la zona (SIPRI, 2015). Dicha estrategia del país norteamericano tenía su base en dos pilares fundamentales: 1) el aumento de la población en todos los Estados que tienen acceso al Pacífico, así como 2) el aumento del temor por parte de la población norteamericana hacia China.

Un país que demostró cómo el mar puede convertirse en un multiplicador de bienestar es Chile, que en 1994 inauguró una estrategia económica para aumentar su presencia en el océano Pacífico y tener posiciones dominantes en los mercados asiáticos. Dicha estrategia se enfocó en una expansión de los intereses económicos del país austral en el Extremo Oriente, para favorecer las exportaciones chilenas. Por eso, en Chile se habla del *Mar Presencial* chileno, como se muestra en el mapa de la figura 5 para describir una amplia zona del Pacífico meridional donde el país tiene intereses particulares y planea expandir su influencia (Ministerio de Defensa Nacional de Chile, 2010).

Figura 5. El Mar Presencial de Chile.



Fuente: Instituto Geográfico Militar IGM (2008).

Utilizando la mencionada estrategia, Chile pudo crear mercados para exportar sus productos en los países de Extremo Oriente; particularmente, en una región como esa, que no tenía tradición de vinos producidos con uvas. Chile no solo creó el mercado, sino que se destaca como uno de los principales exportadores del producto. Fue así como el país sudamericano pudo reducir la dependencia de su economía de las exportaciones de cobre, y se garantizó de esa forma un crecimiento constante a lo largo de los últimos veinte años.

Con la perspectiva geográfica, es relevante la cercanía de un país a las principales rutas comerciales del mundo. Esta proximidad trae ventajas

en términos económicos, porque brindando servicios de seguridad un país puede aumentar sus ingresos o puede, con sus decisiones, influenciar el comercio mundial para obtener el máximo de la ganancia (Mahan, 1901). Aunque la posición geográfica es importante, no se transforma automáticamente en una ventaja, pues para influenciar el comercio mundial es necesario también ser una potencia comercial con un poder económico y militar creíble.

Si se unen estos dos factores, un país puede ejercer una gran influencia sobre los mares y modificar o alterar los flujos comerciales marítimos. En este sentido, se tienen dos ejemplos: el de Indonesia y el de China. El primer país tiene soberanía sobre el estrecho de Malaca, una de las zonas de mar más traficadas del mundo. El inmenso flujo comercial que se genera no tiene como destino final Indonesia, sino que se dirige principalmente hacia China. Esto significa que, si bien Indonesia tiene la ventaja geográfica, su acción no es de gran impacto para modificar los equilibrios comerciales. Por su parte, China tiene una posición geográfica que no la favorece en cuanto al tráfico comercial que se dirige hacia sus puertos o que sale de ellos, pues debe pasar por diferentes estrechos antes de lograr el mar abierto (Instituto Geográfico De Agostini, 2004); tal situación se observa más para el comercio con Europa que con Estados Unidos. Así la geografía no ayuda al gigante asiático, su importancia en el ámbito comercial garantiza que los países brinden ayudas a sus buques comerciales, situación que ocurre porque del crecimiento económico chino depende el bienestar de la economía mundial.

Otro factor para analizar el poder naval es la configuración física de un país. Las costas de un país representan también una frontera, y como todos los límites del Estado, las fronteras pueden favorecer los intercambios de bienes y servicios o, por el contrario, representan un potencial factor de conflicto (Rotmann, 2010). Esta distinción depende de las relaciones que tengan los países y del poder naval de cada actor en un determinado momento histórico.

En cuanto al comercio, la costa debe tener características físicas que permitan la construcción y el desarrollo de puertos con aguas profundas. Ello permite a los buques de diferente cabotaje operar en

dichas instalaciones aumentando las capacidades comerciales del país (Mahan, 1901). A su vez, los puertos deben tener una buena interconexión con el interior del Estado, para aumentar las capacidades productivas de un país; puertos que se quedan aislados en determinadas zonas de un territorio pueden favorecer un aumento de la riqueza local, pero no favorecerán un crecimiento económico del país. A largo plazo, tal situación se traduce en la imposibilidad del Estado para utilizar todas sus capacidades productivas, lo que dificulta las operaciones de exportaciones de bienes con gran valor añadido. En el pasado, para garantizar que los puertos tuvieran conexiones con el interior, los Estados construían dichas instalaciones cerca de los grandes ríos navegables, para facilitar el transporte de bienes hacia el interior del Estado (Mahan, 1901). Hoy en día, la interconexión se garantiza mediante la construcción de grandes ferrocarriles, autopistas o utilizando los ríos navegables a fin de transportar bienes para la exportación, para aumentar la producción nacional y facilitar las importaciones.

Por otra parte, la costa debe garantizar posibilidades de proteger dichas instalaciones, ya sea de potenciales ataques enemigos o de fenómenos naturales, como tormentas o tsunamis. Históricamente, no faltan los ejemplos de cómo la facilidad para proteger las costas ha favorecido el desarrollo de una potencia naval aumentando sus capacidades de influenciar el comercio mundial. Pero la favorabilidad geográfica de un Estado no es suficiente para garantizar el desarrollo del poder naval, porque un papel fundamental también lo juega la población del país. Ha habido países que han tenido muy buenas posiciones geográficas para desarrollar un poder naval, pero por una actitud pasiva de su población ese poder se ha quedado en lo simplemente potencial (Mahan, 1901).

Un ejemplo de lo anterior es Francia, nación que tiene una posición privilegiada, pues tiene acceso al mar Mediterráneo y al océano Atlántico; no obstante esa gran ventaja, la población francesa nunca tuvo estímulos políticos ni económicos para aumentar su presencia en los mares. Desde ese punto de vista, el imperio colonial francés tuvo un enorme desarrollo terrestre —en particular, con sus colonias en África—, pero

también, una baja capacidad para hacer presencia en los mares (Banti, 2009). Al mismo tiempo, desarrollar un imperio colonial sin favorecer el desarrollo de una industria moderna puede afectar el mantenimiento de las colonias, así como dificultar el comercio marítimo. Este último caso es el de España, que desarrolló un vasto imperio colonial, pero no fue capaz de utilizar todos los recursos obtenidos para el desarrollo de una industria fuerte, con miras a aumentar el bienestar de la población (Ago y Vidotto, 2004). Esta situación favoreció el crecimiento de los competidores de España en los mares y una fuerte reducción del papel de Madrid como potencia mundial.

La configuración física tiene siempre un papel clave al momento de posicionar la flota naval, en cuanto un país que tenga acceso a dos mares o a dos áreas económicas tiene la oportunidad de adquirir grandes ventajas económicas, que se pueden traducir en oportunidades de desarrollo. Pero al mismo tiempo enfrenta grandes desafíos, porque es necesario crear por lo menos dos flotas navales y dos flotas mercantes; esto, porque un país necesita buques que se adapten a los escenarios en los cuales van a operar. En épocas modernas, este problema ha sido superado con la construcción de buques militares multipropósito, cuyo empleo puede adaptarse a los diferentes escenarios operativos (Instituto Internacional de Estudios Estratégicos [IISS], 2005). Estos buques son necesarios para países rodeados o divididos en dos o más partes por el mar. Dichos Estados, para no transformarse en Estados fallidos, o para no tener problemas a la hora de mantener su unión territorial, deben desarrollar una flota con capacidades para unir los territorios, controlar el litoral y no permitir a fuerzas hostiles acercarse a las costas.

La *extensión territorial* hace referencia al análisis geográfico de las costas, a su amplitud y a la profundidad territorial de un país. Hubo a lo largo del tiempo un gran debate sobre la importancia o no de tal aspecto y sobre el hecho de que un Estado con una gran profundidad territorial tiene o no dificultades para crear un poder naval creíble. Tan fuerte ha sido la discusión que Mackinder afirmaba que la principal razón de conflicto entre los Estados es la competencia entre el poder naval y el poder terrestre (Flint, 2006). Mientras, para Mahan (1901),

la profundidad territorial representa un efecto multiplicador de bienestar, por cuanto permite a un Estado tener grandes recursos internos que puede utilizar para desarrollar su poder naval. En tal sentido, los puertos de la costa son el punto de ingreso y salida de bienes necesarios para desarrollar la nación y aumentar su presencia en el plano internacional. Para un país, tener un gran espacio geográfico interno puede traducirse en la ventaja en términos de descubrimiento de recursos naturales, así como para desarrollar una industria capaz de satisfacer las necesidades de la población y aumentar las capacidades productivas, y así abrirse a nuevos mercados.

El número de habitantes es la primera característica no geográfica que influencia el poder naval. Al analizar esta propiedad, es importante profundizar el estudio sobre la relación que la población tiene con el mar; es decir, se hace necesario analizar la cantidad de población que tiene un país, así como sus capacidades para desarrollar actividades económicas relacionadas con el mar (Mahan, 1901). Se considera fundamental analizar el aspecto cualitativo de la población estudiando cómo se relaciona con el mar, cuáles son las capacidades comerciales de la población y cómo esta busca nuevas oportunidades en los mares. Claramente, junto con dicha actitud positiva, un Estado debe desarrollar políticas que faciliten la participación de su población en esos comercios.

En tal sentido, son famosas las palabras del almirante Nelson al referirse a las capacidades de España en cuanto a la producción de buques: según lord Nelson, en el país ibérico se producían los mejores buques del mundo, pero que eran tripulados por las peores tripulaciones del mundo (Agati, 2005). Con estas palabras, el militar inglés explica con mucha claridad cómo un país puede desarrollar una buena industria militar, pero debe también formar los recursos humanos para que su ventaja en los mares nunca se vea comprometida. Como si no fuera suficiente, en la batalla de Trafalgar, Nelson, explotando las capacidades inglesas en los mares, fue capaz de derrotar la flota combinada de España y Francia, que tenía una mayor potencia de fuego, pero también, tripulaciones con poca experiencia o poco entrenamiento (Agati, 2005).

Al mismo tiempo, las políticas estatales pueden favorecer o dificultar el desempeño de una nación en los mares, pues el Estado que quiera desarrollar un poder naval debe establecer una estrategia que favorezca su presencia en los mares, ya sea en tiempos de guerra o en tiempos de paz. En el primer caso, la flota naval debe garantizar la presencia en los puntos estratégicos que favorezcan la seguridad de las rutas comerciales hacia el país y no permitan al enemigo usar sus rutas (De Izcue et al., 2012). Al mismo tiempo, durante los conflictos es probable que suceda una disminución del empleo en todos los sectores no relacionados con el esfuerzo militar.

Para emplear de manera constructiva la mano de obra con alta especialización, un país debe favorecer la creación de empleos que estén íntimamente vinculadas con el mar y las actividades marítimas (Mahan, 1901). Un ejemplo positivo de ello es el Reino Unido, que durante las dos guerras mundiales fue capaz de emplear con rapidez su mano de obra especializada en los buques militares; los mecánicos de las grandes industrias fueron destinados a las embarcaciones militares después de un entrenamiento básico, por cuanto ya contaban con la gran mayoría de los conocimientos necesarios. Esto, por una parte, redujo el tiempo para alistar los hombres y emplear los buques en los escenarios operativos; por otra, fue útil para generar economías de escala y reducir el aumento de la pobreza de la población durante los periodos de guerra.

En el mar, la única posibilidad de victoria es logrando la eliminación de la flota enemiga y no permitiendo al enemigo seguir utilizando sus recursos para el desarrollo de la industria civil o militar. En otras palabras, se busca la victoria total, ya descrita por Von Clausewitz (2005) en su libro *De la guerra*. No se debe solo ganar la guerra, sino, además, eliminar el potencial productivo de un enemigo, privarlo de sus centros vitales y destruir su industria, a fin de que no represente una amenaza para el Estado (Von Clausewitz, 2005). Lograr dicho objetivo depende de la calidad de la población en cuanto a formación y capacidades militares, así como a la presencia de una industria que garantice un constante desarrollo tecnológico; de hecho, la industria debe hallarse estrechamente vinculada a todas las actividades relacionadas con el mar, para garantizar

que el país va a estar constantemente por sobre la brecha tecnológica, y seguir garantizando su ventaja competitiva con los demás países.

En tiempos de paz, la flota naval debe seguir protegiendo la flota comercial para garantizar seguridad en la navegación y luchar en contra amenazas en el mar, tales como la piratería. Durante esta fase, un país debe aprovechar todas las ventajas económicas y comerciales que se presenten para su industria, con el fin de expandir la base industrial y desarrollar un aparato económico que se base en el comercio marítimo.

El *carácter nacional* hace referencia a las capacidades comerciales de una nación; es decir, la única manera como se puede desarrollar el poder naval es con el comercio. En el pasado, la única posibilidad para aumentar el comercio era la construcción de grandes imperios (Sabbatucci y Vidotto, 2009), pero tan solo eso no era suficiente para garantizar un aumento de la riqueza de un país. Nuevamente, el papel principal lo tenían las políticas de un Estado, pues cuanto más eran orientadas al desarrollo de los nuevos territorios, más era posible tener colonias dinámicas económicamente y con capacidades para absorber la producción industrial de la Madre Patria (Mahan, 1901). Por el contrario, si los territorios eran conquistados con el único objetivo de explotarlos, se desarrollaba un imperio débil, con escasa o ninguna posibilidad de desarrollar un comercio abundante entre la Madre Patria y las colonias; esta última relación genera dinámicas parasitarias, donde la nación que ha conquistado nuevos territorios los depreda sin favorecer el desarrollo de ningún tipo de economía. En el largo plazo, tal cosa se traduce en una crisis sistémica de la economía y en el colapso de la presencia en los mares (Mahan, 1901).

De lo expuesto tenemos dos ejemplos claros y antagónicos: el del Reino Unido y el de España. El primero quiso desarrollar sus colonias para tener un comercio marítimo fuerte y en constante crecimiento; al mismo tiempo, promovió constantemente la iniciativa privada para favorecer el desarrollo del potencial comercial de sus colonias. El segundo, por el contrario, se interesó solo en explotar los recursos naturales de los territorios conquistados, sin favorecer la creación de ninguna iniciativa

económica que no se relacionara con dicha explotación. El comercio marítimo fue uno de los factores que favorecieron el poder naval, y fue una etapa fundamental para la creación de una dinámica industria nacional. En ese sentido, hubo una estrecha relación entre el desarrollo económico de las colonias y el de una industria nacional. Las colonias representaban el mercado principal para los productos industriales de la Madre Patria. Si las colonias estaban económicamente desarrolladas podían absorber la gran mayoría de la producción y abrir el paso a una dinámica económica de constante desarrollo. De esa manera se desarrolló la gran industria en el Reino Unido y en otros países europeos que han tenido colonias.

El último factor que incide en el desarrollo del poder naval es la *clase de gobierno*, que hace referencia a las decisiones tomadas o no tomadas por los gobiernos, y sus consecuencias en el desarrollo del poder naval. Como ya se mencionó, este poder depende, en gran medida, de las capacidades comerciales de una nación: a mayor comercio, mayores posibilidades de desarrollar una industria fuerte y en constante evolución, con la posibilidad de aumentar la tecnología aplicada a la construcción de buques militares o comerciales.

Para lograr el objetivo de mantener un comercio marítimo eficiente y diversificado, es central la política externa de un país, la cual debe propender por no permitir que potenciales rivales amenacen el dominio de los mares de un país (Castex, 1938). El poder naval no se puede imponer solo con el poder de las armas; es decir, depende, en gran medida, de las capacidades comerciales que tiene una nación y de las políticas que el Estado instituye para favorecer la presencia de un país en los mares. Sin una economía en constante crecimiento, no es posible para un país desarrollar una creíble fuerza naval disuasiva que permita proteger los buques comerciales y aumentar el bienestar económico de la población. La fuerza naval es necesaria para garantizar la proyección del poder de una nación y la protección de sus rutas estratégicas. Por tal motivo, el elemento militar es esencial para la protección de la maquinaria industrial comercial que se puede desarrollar con el comercio marítimo.

El poder naval y la zona de antiacceso y negación de área en la actualidad

En nuestros días, el poder naval ya no se basa en la construcción de grandes imperios coloniales que los Estados pueden utilizar para desarrollar sus economías; de hecho, los grandes imperios coloniales se disolvieron definitivamente durante la segunda mitad del siglo XX (Sabbatucci y Vidotto, 2009). Esta nueva situación abrió un espacio para un cambio en la manera de ejercer el poder naval, que sigue siendo una pieza fundamental de las políticas exteriores y económicas de los diferentes países en el mundo. El comercio marítimo representa una de las principales herramientas para el desarrollo de la economía mundial, y es por eso por lo que los Estados han desarrollado diferentes estrategias para garantizar la seguridad de los buques comerciales durante su navegación (Altieri, 2018).

Con el fin de la Guerra fría y la creación de un mundo unipolar, Estados Unidos se destacó por ser el garante mundial de las líneas comerciales de comunicación marítima (Altieri, 2018). Para lograr ese objetivo, Washington dispuso el envío de sus flotas a puntos estratégicos del globo, para facilitar dicho control y afianzar sus aliados con su acción en caso de la presencia de amenazas a la seguridad marítima de esos Estados.

El siglo XXI se abre con una gran novedad: los ataques terroristas del 11 de septiembre llevan al mundo a una fase de caos, donde Estados Unidos reacciona con violencia antes esos ataques, y para lograr sus objetivos de seguridad empieza operaciones en el continente asiático, Afganistán e Irak (Flint, 2006). Esos operativos, liderados por Estados Unidos, terminaron aislando a Washington en el escenario internacional, por cuanto no tenían el aval de las Naciones Unidas; incluso, aliados históricos de Washington criticaron esta posición del gigante norteamericano. La nueva situación llevó el mundo al borde de cambios radicales, con un líder mundial en crisis e incapaz de proteger a sus aliados y sus intereses a lo largo del planeta; en otras palabras, el líder mundial ingresó en la fase de desconcentración (Modelski, 1978). La crisis estadounidense

abrió espacios para que en el mundo surgieran agendas políticas alternativas que desafían y crean nuevas oportunidades de desarrollo para los países definidos como emergentes.

En tal sentido, según Battaleme (2013), el poder mundial se puede medir por la proyección de una potencia en una determinada área mundial. En dicha área, el Estado que quiere ser identificado como líder mundial debe proyectar su poder en los espacios en los cuales se encuentran los mayores desafíos para su liderazgo, sin perder de vista los otros escenarios operativos. Estados Unidos ha sido el único país en romper un paradigma considerado inviolable: un Estado que combate una guerra en dos frentes distintos está destinado a ser derrotado.

Washington, desplegando su poderío industrial y su dominio de los mares, logró en la Segunda Guerra Mundial ganar una guerra en dos escenarios profundamente disímiles. Claramente, un gran ayuda llegó por parte de su principal aliado en Europa Occidental, que era el Reino Unido, y en Europa Oriental, con la fuerte acción de la URSS; sin embargo, el principal esfuerzo bélico era soportado por Estados Unidos, que no solo enviaba hombres y medios militares a Europa, sino que también peleaba en el escenario del océano Pacífico. Desde ese entonces y hasta los primeros años del siglo XXI, Estados Unidos nunca ha tenido problemas para enfrentar amenazas y desafíos en más de un escenario a la vez (Westad, 2015); sin embargo, en el siglo XXI, con un mundo en rápida transformación, han surgido nuevas potencias capaces de desafiar o planear agendas político-económicas alternativas a las propuestas por Estados Unidos (SIPRI, 2015).

La idea de la administración Obama de mover el foco de atención hacia el Extremo Oriente dejó a los aliados europeos sin una clara guía, y favoreció, también en dicho escenario, la aparición de países como China o Rusia, que, persiguiendo sus objetivos de expansión en política exterior, buscan constantemente nuevos aliados. Con la crisis en Ucrania, Rusia evidenció toda la debilidad de la UE y de los países europeos que pertenecen a la OTAN a la hora de enfrentar desafíos en su propio continente (Trenin, 2014). China, que logra el apoyo de países como Italia o Grecia para su proyecto de expansión económica, ha puesto de presente

la crisis en las relaciones entre Europa y Washington demostrando cómo la superpotencia norteamericana ya no tiene suficiente fuerza para controlar todas las dinámicas mundiales. Ello, claramente, no se traduce en el ocaso de Estados Unidos como superpotencia, pero abre, y también es muy claro, un periodo caracterizado por una multipolaridad extrema y una inestabilidad de los equilibrios de potencias a escala internacional, donde los Estados pueden aliarse para combatir en contra de una amenaza y ser, al mismo tiempo, fuertes antagonistas en otras áreas del gran tablero geopolítico mundial (Flint, 2006).

Donde el mencionado cambio de liderazgo se está advirtiendo con mayor fuerza es en el mar, que representa el sitio en el cual se establecen nuevas dinámicas y nuevos equilibrios de poder (Altieri, 2018); para ejercer una constante presencia en los mares, un Estado debe planear políticas de largo plazo a fin de establecer dicho control y mantenerlo. El mar es el lugar por el cual transitan los buques de transporte que resultan vitales para la economía de los países; salvaguardar la seguridad de las rutas comerciales se traduce para un Estado en una garantía de su propio desarrollo industrial y económico. Por tal razón, en el mar los equilibrios entre las potencias se crean y se disuelven con mucha más rapidez que en otros escenarios operativos.

Según Till (2007), el mar, con una perspectiva estratégica, posee cuatro atributos principales, pues representa: 1) un medio de información y expansión de nuevas ideas; 2) un medio de transporte e intercambio; 3) una fuente de recursos naturales, y 4) un medio para establecer dinámicas de dominio.

Con referencia al primer punto, el mar representa un medio por el que las naciones se comunican e intercambian información, bienes y servicios. También representa una frontera atípica entre los países, pues no hay en él puntos visuales claros que permitan identificar la frontera, y porque en el mar las diferencias ideológicas y materiales entre las naciones se matizan. En el mar se dibujan nuevas fronteras, que son bien definidas sobre los mapas náuticos, pero en la práctica resultan de difícil identificación. Cruzar la frontera marítima de un país produce los mis-

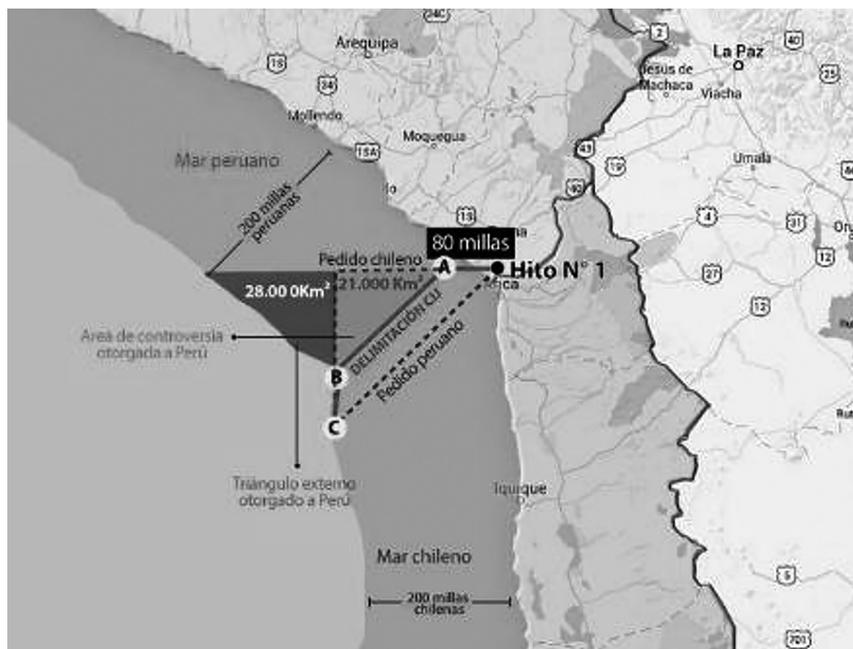
mos efectos que cruzar la frontera terrestre, y puede llegar a provocar grandes problemas entre dos naciones si no tienen buenas relaciones diplomáticas.

Según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo (OCDE), una de las principales motivaciones para el conflicto entre los Estados son los problemas fronterizos (Rottman, 2010). En los últimos años ha sido muy fuerte el debate sobre la potencial desaparición de las fronteras o sobre una disminución de la importancia de estas (Flint, 2006). El debate en el ámbito geopolítico se ha enfocado en dos puntos: 1) la porosidad de las fronteras y 2) la creación de fronteras externas a un bloque.

El mar representa una frontera porosa por excelencia, ya que por tal medio los Estados intercambian bienes y servicios, luchan en contra de las amenazas que perciben como comunes y explotan los recursos naturales presentes. Con base en las relaciones que se crean entre los Estados, los gobiernos pueden colaborar a fin de aumentar la colaboración para el correcto manejo del medio marítimo, o establecer, por el contrario, dinámicas para aumentar la tensión utilizando cualquier cambio que se verifique en el manejo de la frontera marítima, más difícil de identificar y proteger. En América del Sur ha sido representativo al respecto el diferendo entre Chile y Perú por una nueva definición de la frontera marítima entre los dos países; dicha frontera fue establecida después de la Guerra del Pacífico, que permitió a Chile un gran avance territorial.

En años recientes Perú, en búsqueda de nuevos equilibrios en las áreas marítimas, demandó a Chile ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya exigiendo una revisión de dicha frontera. La decisión de la Corte, emitida el 27 de enero de 2014, se orientó a satisfacer a los dos Estados: Perú obtuvo una modificación de la frontera a partir de las 80 millas de la costa, mientras que, desde la costa hasta las 80 millas, la frontera no sufrió modificaciones, como se muestra en el mapa de la figura 6.

Figura 6. Cambios en la frontera marítima entre Chile y Perú.



Fuente: <https://rpp.pe/politica/actualidad/corte-de-la-haya-definio-frontera-maritima-entre-peru-y-chile-noticia-664899>

La idea de crear una frontera externa a un bloque se relaciona con la creación de grandes bloques continentales capaces de crear un sistema para el manejo de las fronteras. El ejemplo típico que se tiene es el de la UE, que creó la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (Frontex) para la protección de sus fronteras externas. En los últimos años, la crisis de los migrantes puso en duda la gestión de las fronteras y el uso de las Fuerzas Navales para proteger los límites externos del bloque europeo (Flint, 2006). La presencia de buques que cruzaban sin ningún control el Mediterráneo evidenció, en el ámbito de la seguridad, una disminución del poder naval de los países europeos que tienen acceso a dicho mar. Para solucionar el problema, la UE planteó una estrategia que se basó en cerrar las fronteras; tal medida,

objeto de intenso debate, puede funcionar en fronteras terrestres, pero en el mar cerrar fronteras se traduce automáticamente en la pérdida de vidas humanas y genera una nueva inestabilidad fronteriza y entre los Estados del bloque.

El poder naval en tiempos modernos puede afectarse también por una decisión equivocada de las autoridades; las fuerzas navales deben ser utilizadas siempre de manera acorde a su misión operativa. Cambiar dicha misión se traduce en una nueva debilidad y en una disminución de la presencia del Estado en el mar, con la consecuente aparición de otros actores, legales e ilegales, que quieren llenar esos vacíos.

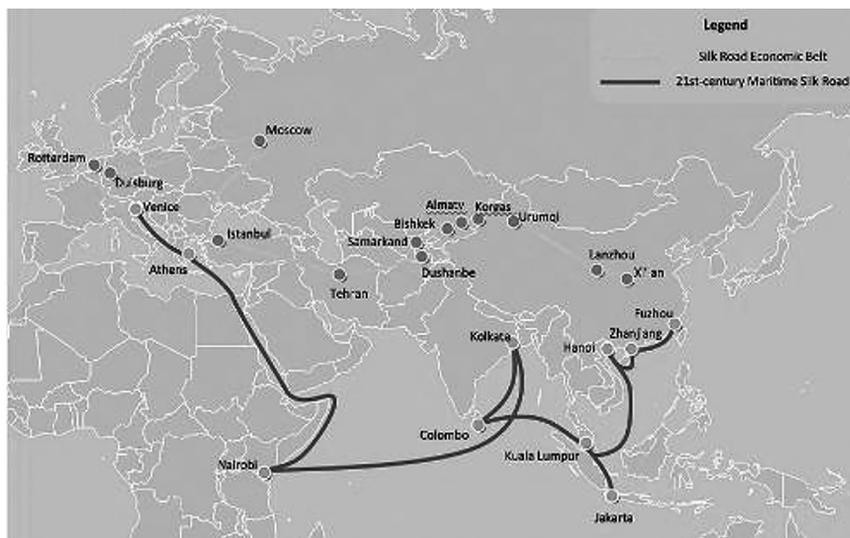
Al mar se lo puede considerar un medio de transporte e intercambio de bienes y servicios. En los últimos años se han ido estructurando las *autopistas del mar*, que son rutas donde los buques comerciales pueden cruzar los mares de manera rápida y segura. La seguridad durante la navegación es garantizada por las Fuerzas Navales de los diferentes Estados que operan en las zonas donde se presentan las mayores amenazas.

Como durante el periodo clásico, también en la modernidad el comercio sigue siendo la principal herramienta para el desarrollo y el mantenimiento del poder naval. Sin un comercio dinámico y en constante crecimiento, los Estados no tendrán suficientes recursos para seguir financiando sus programas para la construcción de medios navales modernos, ni tener una industria para la producción de bienes y servicios para un uso civil en constante crecimiento. En tal sentido, los Estados se están moviendo de manera particular analizando sus reales fuerzas para lograr el control de áreas que para ellos son estratégicas.

Una de las áreas que actualmente tienen un elevado nivel de tensión es el estrecho de Ormuz. Por él transitan los buques que transportan el petróleo extraído de Arabia Saudita, los países del Golfo Pérsico, Irak y Kuwait; Irán aprovecha su posición estratégica para amenazar el mundo con cerrar dicho estrecho y hacer colapsar las exportaciones de esos países. Un cierre momentáneo de esta porción de mar provocaría una fuerte crisis económica y política en gran parte del mundo y llevaría a las dos potencias regionales, Arabia Saudita e Irán, muy cerca de un conflicto.

Irán utiliza dichas amenazas para demostrar su renovado poder naval, con el cual quiere competir con Arabia Saudita para definir con claridad cuál de los dos países puede considerarse potencia regional (IISS, 2017). El mar es el territorio de encuentro entre las dos naciones, y ambas quieren explotar los recursos naturales presentes en el lecho marino, con el objetivo de debilitar a su contraparte. Irán alcanzó un acuerdo con Qatar para la mutua explotación de un gran yacimiento petrolero que cruza la frontera marítima de los dos países; este acuerdo fue financiado por Qatar a un muy alto precio, ante lo cual fue acusado por Arabia Saudita de financiar el terrorismo internacional y aislado con un embargo promovido por Riad, y que involucra la participación de la mayoría de los países del golfo. Nuevamente, los recursos naturales presentes en el mar provocan tensiones y conflictos entre los Estados que no quieren establecer relaciones diplomáticas amistosas o que quieren reafirmar su papel de potencias en una determinada región del mundo.

Si la contienda entre Qatar, Irán y Arabia Saudita solo se limita a una pequeña y restringida zona geopolítica, el programa de China de expansión comercial en los mares sí tiene efectos en todo el mundo, y como objetivo final plantea una modificación de los equilibrios de las potencias comerciales a escala mundial. Para expandirse comercial y económicamente, el gobierno de Pekín creó el Fondo de Inversiones de la Ruta de la Seda (SIPRI, 2015). Dicho fondo de inversión prevé la construcción de infraestructura y la apertura de nuevas rutas comerciales con los países de Europa que puedan favorecer el crecimiento económico en China, y así reafirmar su rol de superpotencia económica.

Figura 7. La Ruta Marítima de la Seda.

Fuente: recuperado de: <https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/una-nueva-ruta-de-la-seda-para-el-siglo-xxi>

Como se puede observar en la figura 7, el gobierno de Pekín se encuentra planteando una estrategia de expansión para lograr posiciones relevantes en el ámbito comercial en Asia, África y Europa. En Asia, Pekín está utilizando un acercamiento racional con todos los países involucrados en su proyecto haciendo revivir el viejo lema japonés de “Asia para los asiáticos” (SIPRI, 2015). En tal sentido, el gobierno de Pekín está diferenciando su acción en lo político y lo económico. Bajo el mencionado lema, la idea de Pekín es promover un crecimiento, incluso en toda la región, sin importar las diferencias políticas entre los países. Para promover un desarrollo económico constante, China ha presentado su plan de inversiones para aumentar su presencia en los mares proponiendo el mejoramiento de las capacidades de los puertos en países como Vietnam e India, que políticamente tienen conflicto con Pekín, o en Pakistán, para aumentar la seguridad de abastecimientos de recursos energéticos y alimentarios (SIPRI, 2016).

En África, China está creando alianzas económicas con los países para garantizar un flujo constante de recursos naturales desde el continente africano a su territorio desarrollando planes para aumentar la seguridad en las rutas marítimas por donde transitan estos bienes y potenciando la infraestructura marítima y terrestre de los países para facilitar e incrementar dicho comercio. Así, China utiliza el mar para aumentar su importancia económica en el continente y explota sus capacidades para utilizar adecuadamente los recursos naturales a fin de presentarse como un comprador confiable. Europa, por el contrario, representa para China un objetivo político más que económico. Los países de Europa occidental son aliados históricos de Estados Unidos, y por ello lograr una influencia económica sobre el bloque de la UE tendría grandes consecuencias en la escena política.

El mar es una gran fuente de recursos naturales que en el siglo XXI se ha ido transformando en un motivo para que los Estados tengan conflictos, en vez de cooperar para su mutua explotación. Controlar porciones particulares de mar puede permitirle a un Estado que logre independizarse de la importación de recursos naturales garantizando su propia seguridad energética. Nuevamente, uno de los desafíos principales en ese sentido se está generando en el mar chino meridional, donde China está planeando políticas y operaciones para lograr el dominio de esa porción de mar con el propósito de alcanzar la independencia energética y asegurarse el control de los yacimientos de petróleo existentes en el área (IISS, 2016).

La necesidad descrita es percibida por China porque su principal competidor económico y gran consumidor de petróleo, que es Estados Unidos, pudo lograr la independencia de los precios del oro negro en los mercados internacionales utilizando la técnica extractiva del *fracking*. Depender de los precios en los mercados internacionales significa para un Estado exponerse a la fluctuación del valor de un determinado bien; tales dinámicas pueden afectar el crecimiento económico y poner en peligro su desarrollo industrial. El mar de China Meridional representa para Pekín una solución a esa debilidad económica del gigante asiático, por cuanto hay de por medio grandes reservas de petróleo.

En su propósito de controlar dichas reservas, China está planeando y ejecutando acciones para reclamar el control territorial y desafiar en lo político y en lo militar a los países que no le permiten ejercer ese control. Pekín se halla en trance de aumentar las capacidades tecnológicas y operativas de sus fuerzas navales que deben operar, tanto para proyectar el poder militar de China en el área como para proteger la construcción de las islas artificiales y las plataformas móviles de explotación de petróleo que China envía a la zona para buscar yacimientos más grandes y productivos.

Como último ejemplo tenemos a Brasil, donde en 2008, a las afueras de las costas de São Paulo, se descubrieron grandes yacimientos de petróleo. Para proteger esos nuevos pozos, el gobierno inició varios programas para modernizar sus Fuerzas Militares, y en particular, la Armada (IISS, 2010). Debido a ello, el gobierno aprobó ese mismo año su Estrategia de Defensa Nacional, y en 2012 aprobó un nuevo Libro Blanco de la Defensa, en el cual se destacaban los futuros desafíos que Brasil debía enfrentar en los años venideros. En ninguno de dichos documentos se planteaba ni se preveía una posible reducción de los precios de los recursos naturales en los mercados internacionales; de la venta de dichos bienes Brasil obtenía la mayor parte de sus ingresos económicos, y eso determinaba un crecimiento constante del PIB del Estado. La falta de visión y la idea de que en los mercados no se produjeran cambios importantes llevaron Brasil a financiar distintos programas para adquirir nuevos buques y submarinos de propulsión convencional y nuclear (SIPRI, 2012); cuando en 2015 el precio del petróleo empezó a bajar bruscamente, el gobierno de Brasilia no encontró la manera de seguir financiando sus adquisiciones y se vio obligado a disminuir la asignación de recursos a esos programas y, por tanto, a retrasarlos. Esto transformó a Brasil de una potencia regional mediana en rápido desarrollo a un país poco confiable en el sector defensa y con grandes problemas para financiar sus programas de armamento. Además, la fuerte disminución de los precios del petróleo transformó los yacimientos *offshore* del país en una inversión poco rentable, a causa de los costos mayores que representa la explotación en alta mar.

El mar es también el principal medio de dominio. En ese sentido, después de la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos creó una serie

de comandos unificados en los principales lugares estratégicos del mundo. Dichos comandos tenían por objetivo proyectar el poder del país en todo el globo, y así garantizar a sus buques bases para la reparación y el abastecimiento. Cada uno de esos comandos tiene asignadas diferentes unidades, que se utilizan para lograr los objetivos que Estados Unidos persigue en una determinada área del planeta.

Con tal estrategia Washington quiso proyectar su influencia en diferentes zonas del mundo, de modo que durante la Guerra Fría su estrategia de contención del comunismo pudiera ser más efectiva. A partir de los años noventa del siglo XX, la presencia de esos nueve comandos permitió al coloso norteamericano seguir desarrollando su presencia a lo largo del globo, a fin de que fuese identificada como el gran policía del mundo, que con su intervención tenía la capacidad para solucionar cualquier problema que se llegare a presentar.

Figura 8. Comandos de combate unificados de Estados Unidos alrededor del planeta.



Fuente: portal "El Orden Mundial" (2020).

A partir de 2014, una nueva visión de expansión de los intereses comerciales se delinea y desafía el orden establecido por Estados Unidos. China, con su fondo de inversión de la Ruta de la Seda, ha creado las condiciones para que en el mundo surjan una nueva doctrina económica y una alternativa a las propuestas de Estados Unidos en el mencionado sector. Si se analiza la Ruta de la Seda con una perspectiva geopolítica, se observa cómo esa nueva estrategia no representa una amenaza directa a la seguridad de Estados Unidos ni desafía su papel como potencia militar mundial (SIPRI, 2015); sin embargo, sí representa un desafío a los equilibrios de la potencia mundial. China quiere lograr posiciones económicas dominantes en distintas partes del mundo obteniendo el apoyo de un amplio espectro de países. Dichos Estados se caracterizan por tener relaciones muy tensas con la potencia norteamericana, como en el caso de Irán, o por tener pocas relaciones con ella, como el caso de Kenia o de la República Democrática de Congo, o muy buenas relaciones consolidadas en el tiempo, como en el caso de Grecia y de Italia.

Cada uno de esos bloques de países es necesario para China, en aras de aumentar o disminuir la tensión económica y comercial con Washington e influenciar las dinámicas económicas en diferentes regiones geopolíticas. Utilizando este enfoque, China cambia el paradigma de dominio de los mares haciéndolo pasar desde el enfoque típicamente militar a lo económico y lo comercial; para garantizar tales intereses, tener flotas militares desplegadas a lo largo del bloque terráqueo no es, claramente, la mejor solución. La mayoría de los Estados puede percibir el aumento de la presencia militar de un país como una amenaza a sus intereses o a su sobrevivencia, pero, por el contrario, el envío de buques comerciales no es percibido como una amenaza. Y aun cuando los peligros económicos de vincularse a un solo país en términos financieros son ya bien conocidos, a los gobernantes siempre les interesará el retorno en el corto plazo, pues a pesar de la crisis de 1973 y de la caída de las ideas keynesianas, la máxima de Keynes, que se puede resumir como “en el largo periodo todos estaremos muertos”, sigue teniendo una gran importancia en las políticas públicas. Con esa declaración el economista inglés invitó los gobiernos a enfocarse en el

corto plazo, porque es en este periodo en el cual ellos gobiernan y sus ciudadanos viven.

Por último, el dominio del mar se puede desarrollar creando las *zonas de anti-acceso y negación de área* (en inglés, A2/DA, por las iniciales de *Anti-Access/Area Denial*). Estos dos términos nos hacen remontar al concepto clásico de poder naval, donde los Estados se disputan el control de determinadas áreas del mundo enviando sus buques de guerra y no permitiendo a potenciales enemigos o competidores utilizar dichas áreas (Altieri, 2018). Las operaciones de *anti-acceso* se pueden definir como las acciones llevadas a cabo para no permitir que un enemigo pueda ingresar a unas determinadas áreas; mientras que por *negación de área* se entiende no permitir la libertad operativa dentro de un área bajo control del enemigo (Altieri, 2018).

En los últimos años, China ha desarrollado una robusta capacidad de A2/DA en el mar de China Oriental, para proteger sus intereses en la zona y no permitirle a Japón que ejecute operaciones sobre las islas Senkaku/Diaoyu, situadas entre Taiwán y el archipiélago japonés. Aunque Japón y China firmaron en los primeros años del siglo XXI un acuerdo para la no modificación del control sobre las islas, en 2012 la administración del primer ministro Shinzo Abe compró las islas, que eran de propiedad de un ciudadano nipón, con el fin de obtener el control absoluto sobre las islas y poder aumentar las capacidades del país para controlar el área (SIPRI, 2015).

Esta acción fue seguida por una fuerte reacción de China, que no solo acusó a Japón de no respetar los pactos, sino que desarrolló operativos militares para controlar las islas y crear una zona de A2/DA a fuerzas hostiles a las de China. Con tal fin, China desarrolló una red de radares para el control de fuego, y los vinculó a los misiles antibuque desarrollados por las empresas del país. Cualquier buque o avión que ingrese en la zona identificada por China como de anti-acceso serán seguidos por los radares de control de fuego de China.

Estas actividades han sido desarrolladas también por China en el mar de China Meridional para compensar el concepto de *Air and Sea Battle* (ASB), introducido por Estados Unidos en la región (SIPRI, 2015).

Con base en dicho concepto, las Fuerzas de Estados Unidos están entrenadas para ingresar en un escenario operativo donde el enemigo tiene la superioridad, eliminar cualquier amenaza y lograr el control del área (SIPRI, 2015). Ambas potencias que, por el momento, se enfrentan exclusivamente en el contexto político, pueden con el tiempo cambiar los equilibrios de potencia en la región y favorecer o un mantenimiento del *statu quo* o un cambio radical.

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/DIEEE010-2018_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, FFMM.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

- <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 transdisciplinares*, (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 Prospectiva 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-diaras-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/reporte_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-](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 prospectiva 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.
- Tecnodefesa 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://ingenieriaaeroportuaria.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>