

LA ESTRATEGIA MARÍTIMA COMO FACTOR DEL DESARROLLO ECONÓMICO*

*Capitán de Navío (RA) Luis Hernando Osorio Dussán***

*David Felipe Osorio Méndez****

<https://doi.org/10.25062/9786280000725.04>

La estrategia es rica en contenido, se preocupa no solo de la economía y seguridad oceánicas, sino también por la tecnología oceánica y la protección del medio ambiente. Todos los elementos incorporados en la estrategia están interrelacionados y promovidos de manera conjunta.

WU XIAOYAN (2014)⁸.

Introducción

El proceso de la globalización y la evolución de la tecnología han venido transformando de forma acelerada las estructuras y los conceptos del mundo a lo largo de las últimas décadas, y llevado así al sistema

* Este capítulo es resultado del proyecto de investigación El Poder Marítimo como Fundamento Estratégico del Desarrollo de la Nación, del Departamento Armada de la ESDEG. Hace parte del grupo Masa Crítica, identificado con código COL123-247 en Colciencias y categorizado en “B”.

** Magister en seguridad y defensa nacionales y docente investigador de la ESDEG. Economista con especialización en formulación y evaluación de proyectos de inversión. Contacto: luis.osorio@esdegue.edu.co

*** Magister en estrategia y geopolítica de la ESDEG. Profesional en gobierno y relaciones internacionales de la Universidad Externado de Colombia. Contacto: dafeosme95@hotmail.com

8 En *Asia Paper, China's "Sea Power Nation" Strategy*, publicado por Institute for Security and Development Policy, p. 10. Recuperado de: <https://isd.eu/content/uploads/images/stories/isdp-main-pdf/2014-wu-chinas-sea-power-nation-strategy.pdf>

internacional de la actualidad a un alto nivel de incertidumbre cuantitativo y cualitativo (Bartolomé, 2004). Por tal motivo, términos como *Estado*, *seguridad*, *soberanía* y *nacionalidad*, entre otros, han tenido que ser re-fundados y adaptados a las nuevas circunstancias dentro de un nuevo orden emergente.

La referencia al concepto de la estrategia se deriva de la acción constante del hombre en pro de obtener provecho frente a una persona o una circunstancia. Es una capacidad aplicada en todos los escenarios y los eventos de la vida; en muchos de ellos, de modo intuitivo, y en otros, *más trascendentes*, de manera consciente. La literatura general asocia la estrategia al arte de dirigir las operaciones militares (*Diccionario de la Lengua Española*); también, desde la óptica matemática, se habla de estrategia como las reglas que aseguran una decisión óptima. Pero su orientación está en idear e implementar acciones en un contexto determinado, para lograr el objetivo propuesto.

Su predicamento es multidisciplinario y, empero, aplicable en tan *ámbitos diversos como tareas y actividades existan (nacionales, políticas, económicas, militares, empresariales, educacionales, deportivas, marítimas*, por supuesto, etc.). Dentro de las múltiples actividades y en un elevado nivel se ubica la *estrategia nacional*, cuyos ingredientes esenciales contemplan la seguridad como bastión de búsqueda disuasiva y permanente para mantener cubierto de amenazas un país mediante el uso legítimo de acciones alternativas, y al desarrollo, como el fomento de otros intereses igualmente importantes, que promueven el bienestar social y el crecimiento nacional.

La estrategia marítima para el desarrollo económico considera la fragilidad del sistema marítimo en lo relacionado con seguridad, tanto en la dinámica de la naturaleza como en la acción irracional de una explotación sin límites o de mal uso del espacio marino costero; por tanto, el desarrollo de actividades económicas en el mar involucra el concepto de la *sostenibilidad*, al igual que el conjunto de los 17 objetivos para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos: de hecho, el objetivo 14 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 2030 “Vida submarina”, considera al mar el

motor de los sistemas globales que hacen que la Tierra sea un planeta habitable para los seres humanos. Por demás, a escala global se calcula que el valor de mercado de los recursos y las industrias marinos y costeros sería de 3 billones de dólares anuales: alrededor del 5 % del PIB mundial (PNUD, s.f.)

La estrategia marítima influye significativamente en el desarrollo y el crecimiento de los países litorales, al contemplar los intereses marítimos como valores agregados a la actividad económica en pro del bienestar de las comunidades; sin embargo, las dificultades sistémicas en varios frentes (ambiental, educación, presupuestos, gestión pública, seguridad, etc.) limitan el desenvolvimiento de las bondades y las ventajas naturales comparativas que ofrecen los océanos. La debilidad en la gobernabilidad doméstica, la no gobernanza internacional, la desarticulación institucional, la ausencia de mecanismos de control legal-vinculante, la falta de voluntad política y los intereses particulares —especialmente, los de países desarrollados en torno a temas ambientales— han sido determinantes para limitar la actividad productiva que promueva el desarrollo de las economías marítimas; sobre todo, las de los países en desarrollo. Por lo anterior, la nueva visión marítima demanda integración entre las instituciones, los organismos y las empresas para consolidar la concepción económica marítima que influya de manera importante en el desarrollo económico regional y nacional.

Para materializar esa visión, la presente propuesta tiene como objetivo central referenciar estrategias marítimas de países marítimos como China, Holanda y Chile, cuyo aporte propio ha permitido el desarrollo de sus economías marítimas, generadoras de bienestar y progreso. Con tal fin, se presenta un marco de referencia sobre los elementos estratégicos marítimos y su función en pro del desarrollo económico; posteriormente se hace un análisis del pensamiento estratégico-marítimo de los países referidos, a través de una metodología de estudio comparado, para, finalmente, presentar las estrategias específicas que en torno al desarrollo marítimo se extraen de dichos países, y sugerir una propuesta que incorpore algunas de ellas a la estrategia marítima colombiana.

La estrategia marítima y su propósito hacia el desarrollo

La estrategia marítima contemporánea

La realización de la Convemar⁹, llamada también la “Constitución de los Océanos”, determinó cambios significativos en búsqueda de una gobernanza marítima (Romero-Lares, 2017), empero generó rivalidades en torno a los intereses y la imposibilidad de garantizar la seguridad de todo el espacio oceánico (Taylor, 2009, p. 222), por lo cual era necesaria la concurrencia de gobiernos y entes no gubernamentales para proteger los intereses en común ante las nuevas amenazas relacionadas con la libertad de navegación, los límites marítimos y sus extensiones legales, la protección del medio marino y la biodiversidad, el transporte marítimo, la contaminación, el plástico, el código polar y la seguridad marítima integral (Naciones Unidas, s.f.). Adicionalmente, la protección de los espacios marino-costeros se ha constituido en un desafío para lograr los propósitos del desarrollo frente a la sostenibilidad, y debido a la natural interacción entre los sistemas, se menciona uno de ellos: cerca del 75 % de las grandes ciudades del mundo están en los litorales (López-Aranda, 2018), con las implicaciones que esto conlleva. Otra problemática digna de mención la constituye el transporte marítimo, dada la importancia para el desarrollo económico global y su influencia en los ODS (OMI-ODS, s.f.).

Manifiesta Bronte Barea (2018) que “La disputa por el espacio marítimo la seguimos viviendo en el momento actual y nada sugiere que la geopolítica de los mares vaya a dejar de ser crucial en el futuro”. Tal como la historia lo ha señalado, el protagonismo de los mares en el pasado, en la época actual y en el futuro se evidencia en los atributos que la gran masa oceánica les confiere a los diversos actores de la exploración y la explotación de recursos, quienes encuentran que sus espacios relativos son cada vez más estrechos frente a los intereses particulares y los vacíos normativos y vinculantes, así como la ausencia de mecanismos reales

9 Convemar es la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, con 168 países firmantes. Entró en vigor en 1994.

de control. Entre los intereses más preciados por los círculos del poder mundial está la disputa por espacios oceánicos con bondades económicas en los subsuelos y la producción energética y alimentaria actuales y potenciales, así como el dominio de espacios y rutas para el comercio.

El ascenso al poder económico de muchos Estados en las últimas décadas ha encontrado una relativa paz en medio de la complejidad de los conflictos focalizados del mundo y el crecimiento y la dinámica de sus centros industriales de producción, que satisfacen los mercados y la demanda consumista que, según la Organización Marítima Internacional (OMI), es propiciada por el comercio internacional, y la mayor parte de cuyos productos, en más del 90 % de los casos, se transporta por vía marítima (HazLogística, 2017). Es relevante el hecho de que el océano Índico ha sustituido al Atlántico como la principal ruta marítima comercial transcontinental del mundo: es la vía para el 60 % de petróleo y del gas natural, y del 40 % del comercio marítimo en su conjunto; sumado a ello, la región indo-pacífica, con epicentro en Asia central, es reconocida como la más importante por las interacciones económicas, geopolíticas y de seguridad en un sistema geoestratégico global marítimo.

La innegable presencia, y hasta dependencia, del comercio mundial chino ha motivado al titán asiático para revivir su proyecto Belt and Road Initiative y, adicionalmente, el OBOR (Nueva Ruta de la Seda), lo cual incluye el Collar de Perlas, que ha significado la emergencia de nuevas influencias geoeconómicas chinas en la región y el mundo, y además de ello ha propiciado múltiples y complejos conflictos por los espacios que pretende abarcar China frente las zonas económicas de países vecinos y por su interés en recuperar espacios ancestrales según su cosmovisión. Pero lo más significativo del giro estratégico hacia el Asia-Pacífico, donde se concentra cerca del 60 % de la producción mundial, el 40 % de la población y la mitad del intercambio comercial global (APEC-Chile, 2019), no lo representa un simple motivo geoeconómico, sino un interés en disputar unas mayores posiciones de poder político mundial.

A partir de la década inicial del siglo en curso, Estados Unidos ha evidenciado un repliegue o una mutación estratégicos, para unos u otros observadores, pero la realidad muestra dos principios fundamentales de

su estrategia marítima que descansan en la presencia de su Armada en todo el planeta y la fortaleza de las operaciones con sus aliados (Moreno, 2019, p. 76). Igualmente, al referirse a su nueva estrategia marítima, Geoffrey Till dice que la seguridad ha dejado de ser una noción fundamentalmente militar, pero debe ser integrada con cautela, adoptando dimensiones de seguridad política, económica, humana y ambiental. Así mismo, ante los dilemas que enfrentan las armadas del mundo, siempre estarán a la expectativa de la visión estratégica marítima americana, o lo que se llama “resolver el acertijo” con base en las nuevas amenazas, la complejidad de la globalización y la velocidad a la que suceden los cambios (Taylor, 2009, p. 170); además, al aludir a la mencionada “Estrategia cooperativa marítima para el siglo XXI”, diseñada por la Armada estadounidense en 2007, la visión estratégica marítima americana se ha promovido como un sistema mundial, ya que, en palabras del almirante James G. Stavridis, respecto a la región, la seguridad y la prosperidad repercuten en el entorno a las Américas, no solo para contribuir a soluciones relativas a desastres naturales, narcoterrorismo, crimen organizado o terrorismo transnacional, entre varios más, sino respecto al comercio global, que es vital para las economías; particularmente, las de Latinoamérica y el Caribe.

Cada región del mundo presenta complejidades propias. En el caso de América Latina y el Caribe, esta ocupa un lugar cada vez más importante en el ámbito global, motivado por el auge económico y político del Pacífico más que por su relación con Occidente, aunque geoestratégicamente y en medio de un mundo globalizado, su posición también le permite mirar hacia el norte, Asia y Europa; los servicios y el comercio son motivadores de su desarrollo que trascienden por la conectividad y las rutas marítimas. Al mismo tiempo, persisten fenómenos o conflictos potenciales respecto a la libertad de navegación, la influencia política en la región, las migraciones, el narcotráfico y la ciberseguridad, entre otros, pero es evidente que también es afectado por el conflicto comercial que se vislumbra entre Estados Unidos y China (Portafolio, 2020), que repercutiría no solo en la frecuencia comercial marítima, sino en las particularidades de las relaciones económicas de la región. En la disputa

comercial, se evidencia que China, con su pragmatismo político, tiene como aspiración ocupar un papel más relevante en todos los espacios en los que rivaliza: no solo los campos comerciales, sino también los oceánicos, con sus nuevas estructuras de poder marítimo, aunque en principio con mayor contundencia solo en su espacio regional.

El almirante, pensador y geopolítico chileno Martínez Bush propuso que, para la comprensión del mar en su globalidad y para su mejor gestión en todos los ámbitos, es conveniente asimilarlo a un sistema, como una visión Oceanopolítica; este contempla unos “vectores oceanopolíticos”¹⁰, que son inherentes a la responsabilidad de los Estados y sus gobernantes, en la búsqueda del uso eficiente y el aprovechamiento de sus mares. Analizar cada uno de los vectores es determinante para entender los atributos propios, y su interacción permite que cada uno de los componentes del sistema se aprecien en la estrategia marítima de quien la promulgue.

En igual sentido, Geoffrey Till contempla que los océanos representan un ingente valor para los Estados litorales, en razón de cuatro atributos fundamentales del medio marítimo: 1) como *recurso*, ya que es en el mar donde se encuentran petróleo y gas natural, entre otros muchos recursos minerales, y pesca; 2) como un *medio de transporte e intercambio*, pues cabe reiterar que más del 90 % del comercio mundial por volumen se conduce hoy por vía marítima; 3) como *medio de información y difusión de ideas*, ya que en los fondos oceánicos hay tendidos de cables submarinos de fibra óptica, principal dispositivo de conducción para internet, y 4) como *medio de dominio*, si se recuerda que, a través de la

10 Según el almirante Martínez Bush, los *vectores geopolíticos* son: a) **vector comunicacional**: Caracterizado por el trazado de rutas de intercambio y de comercio, que, pese a su aparente desorden espacial, siguen cursos determinados por una definida racionalidad económica; b) **vector productivo**: Aprovecha toda la riqueza y la diversidad que ofrecen el mar, su lecho y su subsuelo, para beneficio y provecho del hombre; c) **vector recreativo y turístico**: Representado, principalmente, pero no exclusivamente, por los deportes náuticos que, de alguna manera, fomentan el espíritu marinero de una población; d) **vector urbano**: Referido a la interacción entre el mar y la tierra firme; entre los terrenos de playa y el borde del mar territorial, incluyendo las aguas interiores marítimas y lacustres, los canales y las bahías interiores; e) **vector jurídico**: Expresado a través del Derecho Internacional Marítimo y su norma suprema, la Convemar, y sus acuerdos de 1994 y 1995; f) **vector del poder**: Referido al elemento de fuerza que les brinda respaldo al derecho y a la política del Estado, en un entorno donde el incremento de la actividad marítima, la depredación de las especies y la contaminación marina han desplazado el énfasis del control del mar, que antiguamente se focalizaba en los fines de la guerra (Martínez Bush, 1993).

historia, mediante el poder marítimo hubo varias potencias navales que ejercieron tal condición hasta lograr el predominio global, mediante esa estrecha relación entre lo mercantil y lo naval-militar, lo cual aún está vigente (Till, 2009, p. 246).

La estrategia marítima es un tema multidisciplinario, que se presenta en el ámbito naval y contempla aspectos militares y no militares; el mismo orden mundial actual prevé que al uso del poder marítimo y al desarrollo de una estrategia militar o marítima les compete hacer un análisis de la seguridad para la cual fue diseñada dicha estrategia, así como priorizar las amenazas y garantizar la seguridad con base en las capacidades que se requieran en acciones diferentes de la guerra, en forma de ayuda humanitaria, control de tráfico marítimo, seguridad integral marítima, defensa del comercio y proyección del poder en tierra, que se incrementarán en adelante, por lo cual es necesario revisar constantemente los conceptos relativos a la estrategia marítima particular de cada Estado.

El medio para desarrollar la mencionada estrategia le corresponde al poder marítimo, cuyo papel primario se refiere a la aplicación de medios de defensa como forma de alcanzar la seguridad, y que, consecuentemente, llevará a la prosperidad a la mayoría de los países influidos por la globalización y sus efectos como principal fenómeno.

En consideración de lo anterior, como primera medida, el concepto globalizador del mundo obliga a considerarlo en la estrategia marítima, al presentarse facilidades comunicacionales, medios modernos de movilización y transporte, las tecnologías de la información y la internet, que han permitido acercar las orillas otrora lejanas pese al crecimiento de las poblaciones, ciudades y economías del mundo; hay otros casos, en que la interdependencia de las naciones hace que los conflictos, las guerras y las guerras comerciales afecten no solo a los beligerantes, sino a todo el mundo en general.

Como segunda medida, se debe atender el caso de la sobreexplotación de recursos marinos, el daño al medio ambiente marino y el calentamiento global, que son una combinación nefasta que amenaza con la destrucción del recurso y, por tanto, de las comunidades litorales e insulares.

Como como tercer aspecto por tener presente, las normas sobre el derecho del mar son determinantes para la protección de los océanos como patrimonio común; especialmente, en lo que concierne a la ZEE, altamar, los fondos etc. Cada nación, en su responsabilidad, desarrollará normas domésticas y acciones vinculantes que la obligan a la modificación o la inclusión en el diseño estratégico marítimo respectivo.

En última instancia, las inestabilidades políticas y el ambiente marítimo son una parte integral del conflicto actual por el control del mar y la estrategia marítima tendrá que incorporar los ajustes y las flexibilidades respectivos, como también, la incorporación de la misma tecnología que tiene como efecto directo el desarrollo de los sistemas de armas navales, y que por su alcance, su precisión y su letalidad cobran vital importancia para la seguridad, la protección o la disuasión de los intereses sobre los mares. Los anteriores ingredientes de una estrategia marítima indican la afectación directa o tácita sobre los intereses marítimos y su aporte como interés nacional al crecimiento de la nación.

Dimensión del desarrollo marítimo¹¹

Algunas tendencias de estrategias marítimas orientadas al desarrollo

La referencia a la estrategia marítima en una íntima relación con la estrategia nacional y la política económica son acciones que se consi-

11 El concepto de desarrollo es histórico, y representa una condición de evolución y progreso (Grecia clásica); posteriormente se relaciona con aspectos de civilización, evolución, riqueza y crecimiento, hasta que A. Smith (1776) y J. S. Mill (1848), en torno a la economía, dictaminan que la riqueza es indicadora de prosperidad o decadencia de las naciones, y Joseph Schumpeter (1934) escribe en *"The Theory of Economic Development"* sobre el papel clave de la innovación en el crecimiento económico de los países. Un concepto trumaniano (1949) reseña al desarrollo y al subdesarrollo usados por los organismos internacionales, y que explica el acrecentamiento de las distancias y las diferencias socioeconómicas entre los países ricos del norte y los países pobres del sur; en adelante sobrevienen acciones de modernización, industrialismo y desarrollismo, hasta una visión ambiental de equilibrio. Posteriormente, a la premisa integral y universal subyace el *desarrollo humano* como el mejoramiento de la calidad de vida de las personas, y se traslada con un enfoque territorial. Por último, es pertinente enfocar la temática con base en lo definido por Celso Furtado (1970), donde el desarrollo tiene por lo menos tres dimensiones: 1) incremento de la eficacia del sistema social de producción; 2) satisfacción de necesidades elementales de la población y 3) logro de objetivos a los que aspiran grupos dominantes de una sociedad, y que compiten por la utilización de recursos escasos (Marcel-Valcárcel, 2006).

deran concurrentes y representadas en el llamado *Círculo virtuoso*, de Geoffrey Till, lo cual implica que las naciones mantengan el flujo del comercio marítimo y puedan explotar adecuadamente los recursos protegidos por su propia Armada, para que, finalmente, eso lleve a garantizar una supremacía marítima (Uribe et al., 2016, p. 42); también, que, en términos prácticos vigentes, se asume, bajo la relatividad de cada Estado y sus propias capacidades, que cada uno de ellos tiene sus condiciones, sus circunstancias y sus particularidades en torno al desarrollo marítimo, y como tal las gestiona en la estrategia marítima, y por tanto, cada país genera tendencias estratégicas marítimas particulares.

China, por siglos, siguió un modelo estratégico donde el desarrollo continental fue su fortaleza de expansión y dominio; empero, en las últimas décadas el concepto de su acción estratégica también ha mirado hacia los océanos y, de manera importante, otorgando al mar un estatus estratégico. Su crecimiento como un todo, mar y tierra, indica que no solo tiene un territorio de 9 600 000 km² en tierra, sino que también tiene 3 000 000 de km² en el mar. La globalización, los planes de crecimiento programático chino y las dinámicas geopolíticas regionales y globales en torno al desarrollo de los océanos indican que el siglo XXI es determinante para sus relaciones internacionales, así como lo es la necesidad de que China desarrolle y construya una nación poderosa y próspera.

La estrategia marítima china, de hecho, ha mejorado en los aspectos político, económico, militar y de la tecnología; por tanto, el gobierno del titán asiático ha presentado una gran estrategia integral para la explotación y la utilización del océano y su economía oceánica, así como para la protección del medio ambiente y la salvaguarda de su soberanía, sus derechos y sus intereses marítimos nacionales. La estrategia de energía marítima es una parte indispensable del desarrollo nacional de China: el flujo marítimo de los hidrocarburos importados para generar la energía al industrialismo y el urbanismo imparables y, a su vez, la necesidad de exploración y explotación en busca de recursos energéticos en las regiones sur y meridional del mar chino. La estrategia atiende los problemas internos del país, así como factores externos; en particular, los de so-

beranía, derechos e intereses marítimos tradicionales de China, que en ocasiones sienten debilitados por la influencia de algunos países vecinos.

Para Wu Xiaoyan, la estrategia marítima china se orienta a la construcción de una nación mediante el poder marítimo, que se puede resumir de la siguiente manera: China desarrollará su economía marítima al mismo tiempo que aumenta su capacidad para explotar los recursos oceánicos y protegiendo el medio ambiente ecológico del océano; manifiesta, además, que buscará desarrollar una tecnología y una gestión marítima avanzadas, al tiempo que desarrolla la construcción de una fuerza naval a escala moderada. Paralelamente a estas directrices, la salvaguarda de su propia soberanía, de la seguridad y de los intereses marítimos nacionales es fundamental, y para ello recurrirá a medios pacíficos, a fin de resolver disputas (Xiaoyan, 2014, p. 25).

China ha expandido el alcance de su poder marítimo en función de los imperativos geoeconómicos y geoestratégicos marcados por la actual fase de su resurgimiento como una gran potencia. Su lógica geoestratégica es extenderse en el ámbito geográfico, fortalecer su poder marítimo y abarcar los “mares cercanos” del océano Pacífico y los “mares lejanos” del océano Índico (García Sanz, 2020).

Por otra parte, Justiniano Aguirre define la estrategia marítima como:

[...] ciencia y arte de concebir, preparar y conducir al Poder Naval en el desarrollo de las operaciones tendientes a lograr el objeto de la guerra en el mar; esto es, el Control del Mar y la Proyección del Poder Militar de la nación sobre territorio adversario. (Justiniano, 1978)

En un sentido más amplio y vigente, sin embargo, lo planteado corresponde al proceso de concepción, creación, organización y empleo de los medios tangibles e intangibles para hacer uso del espacio marino costero en beneficio de los intereses nacionales y, por tanto, de los intereses marítimos.

En otras latitudes, para un país comercial, como Holanda, con la óptica marítima la seguridad económica es sensible a las interrupciones

en el comercio internacional. El país europeo es miembro de la OCDE, de la UE y de la OTAN. Presenta, por otro lado, particularidades en su entorno marino costero continental, pues la cuarta parte de su territorio se encuentra bajo el nivel del mar; de hecho, cuenta con barreras especiales que mitigan los riesgos por causa de tormentas, como el Afsluitdijk (dique de cierre) y la barrera del Europort, que controlan el agua y protegen las tierras holandesas de las inundaciones. Por otra parte, consta en su historia marítima que, en la edad de oro del siglo XVII, Holanda fue una gran potencia del comercio marítimo, que se caracterizó por la presencia de los buques de la Compañía de las Indias Orientales que surcaban los mares con mercancías como especias, telas e, incluso, esclavos.

Rotterdam es el primer puerto europeo y el decimoprimer mundo, después de los puertos asiáticos (IContainers, 2019). Ello significa que es un conector logístico y partícipe importante del transporte marítimo y del transbordo de contenedores. La industria pesquera también es un sector pujante; además, la amplia variedad de deportes y de eventos acuáticos corresponde a los principales intereses marítimos generadores de actividades paralelas y complementarias, generadores de servicios y empleos que aportan a la prosperidad económica del país: Holanda es el quinto exportador de bienes del mundo, y el segundo en productos agrícolas, se encuentra entre los cinco primeros países del mundo en recibir inversión directa extranjera y, en el Índice de Competitividad Global del Foro Económico Mundial, ocupa el sexto lugar (NL Países Bajos, 2020), lo cual lo ubica, a su vez, en el décimo puesto en cuanto al Índice de desarrollo Humano (PNUD-UN, 2019).

El Pacífico suramericano, por su parte, se caracteriza por la vulnerabilidad ante catástrofes naturales, así como frente a los efectos del cambio climático, la contaminación y la sobreexplotación pesquera. Chile hace parte en ello; además, se reconoce que su historia marítima y su ubicación estratégica hacia el Pacífico austral presentan una visión hacia el Mar Presencial, con 26,5 millones de km², con la quinta costa más extensa del mundo, múltiples recursos y gran posibilidad de desarrollo; una posición de privilegio que debe aprovecharse teniendo en cuenta las

ventajas comparativas y la gestión en el desarrollo de sus intereses marítimos, su comercio exterior, sus vías marítimas, su pesca y su acuicultura.

Las proyecciones de crecimiento de los intereses marítimos chilenos, presentada siete años atrás, daba cuenta de la necesidad de incrementar en tres veces y más las cifras de crecimiento de sus intereses marítimos para 2020. Siguiendo a González Robles, el anterior argumento sustenta la:

Estrategia Marítima Nacional, definida por la Armada para dar cumplimiento a su misión, moviéndose en el amplio espacio que generan los tres ejes o vectores de su accionar permanente y que contemplan la totalidad de los roles asignados: un vector Marítimo o de apoyo al desarrollo socioeconómico del país; un vector Defensa o de rol Militar, esencialmente Conjunto; y un vector Internacional o de apoyo a la política Exterior del Estado. (González, 2013, p. 224)

La amplia extensión de las costas de Chile representa el 30 % de su territorio, y la soberanía marítima, el 70 %, por lo cual se muestra como uno de los 10 países más pesqueros del mundo. Depende totalmente de los hidrocarburos, y del intercambio comercial, de manera importante y, por ello, del control de sus rutas marítimas. Estas circunstancias requieren por parte del Estado, como mecanismo de protección propio, del Océano Pacífico territorial y de su economía marítima, acciones integradoras hacia el diseño estratégico marítimo que le permita sostener y aumentar los beneficios del 6 % del producto interno (Kornblum, 2016) que generan sus intereses marítimos. Chile ocupa el puesto 42 en el Índice de Desarrollo Humano global, nivel muy alto, y primero en Latinoamérica, con un ingente potencial productivo a partir del océano.

Por otra parte, un caso particular del direccionamiento estratégico marítimo lo tiene la República de Colombia, país con una prodigiosa ubicación geoestratégica, donde el poder público ha estado concentrado casi totalmente en la Región Andina, y su población, también en su mayoría, distante en todo sentido de sus océanos; sin embargo, siguiendo a

Román, “Colombia es un Estado ribereño con dos mares que no puede sustraerse de profesar y practicar la vocación marítima que la naturaleza misma le impone” (Román Bazurto, 2000, p. 30) . La evolución de los acontecimientos en años recientes presenta un nuevo panorama en los planos gubernamental y académico sobre los asuntos marítimos, al incrementarse en mayor medida su interés y su conocimiento de país bioceánico, que con una soberanía marítima de 928 660 km² y cerca de 17 000 km de vías fluviales, considera, según la Estrategia Marítima Nacional para una Colombia Azul, que dichos activos representan un sistema para impulsar el desarrollo; por eso, el enfoque estratégico se orienta al mantenimiento de la soberanía y la seguridad, el control de actividades marítimas, la preservación del medio ambiente, la investigación científica y la gestión para el desarrollo costero (Moreno, 2019, p. 100).

De lo anterior se deriva, con base en la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC), señalada por el almirante Juan Soltau, que la prioridad de la Comisión Colombiana del Océano es convertir al país en una potencia oceánica, con base en las condiciones que le brinda la naturaleza, dentro de los contextos histórico, geopolítico y de cooperación. Los desafíos serían alcanzables con la atención y la mejora de indicadores y referencias frente a otros Estados marítimos que presentan significativa influencia sobre los océanos (Ocean Health Index, Human Development Index, Índice de Competitividad, WordPress etc.). El plan de acción se enfoca en:

- Superar las necesidades insatisfechas de las comunidades con litorales en el Caribe y el Pacífico.
- Fortalecimiento a todo nivel de la educación marítima.
- El entendimiento de los procesos naturales marítimos costeros con base en todas las disciplinas de la ciencia y tecnología.
- El control de la relación humana con el medio ambiente marino costero.
- Robustecimiento de una marina mercante estratégica.
- La acción de la Armada de Colombia y sus componentes para disuadir las diversas amenazas y garantizar el cumplimiento

de leyes y el control sea efectivo y cooperativo de sus mares soberanos.

- Sostenibilidad del recurso biológico pesquero que permita la seguridad alimentaria.

Trabajar internacionalmente bajo un escenario cooperativo, multinacional y combinado a nivel regional y global. (CCO, 2016, pp. 194-199)

En 2020 se promulgó el documento de política CONPES¹² “Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030”, de carácter prospectivo y estratégico, y que establece cinco ejes estratégicos en relación con sus mares: 1) gobernanza interinstitucional bioceánica; 2) soberanía, defensa y seguridad integral marítima; 3) conocimiento, investigación y cultura marítima; 4) ordenamiento y gestión de los espacios marinos, costeros e insulares, y 5) desarrollo de las actividades marítimas y los municipios costeros.

Cabe destacar que el país estimaba un crecimiento productivo positivo del 3,3 % para 2020, en condiciones normales¹³. Su estabilidad económica y financiera publica corresponde a la de una economía sana, estable y creíble, pese a las debilidades propias de un país en desarrollo con un significativo problema en materia de desigualdad y pobreza, evidenciado aún más con la presencia del COVID-19 y las consecuencias propias de ello. Se estima que la contracción de la economía sería hasta del 7,9 % según la OCDE (EFE-Portafolio, 2020). El Índice de Desarrollo Humano en 2019 alcanzó el puesto 79/189, un nivel apenas alto, con calificación de 0,761, según los últimos datos publicados, lo que se convierte en todo un reto para el Gobierno Nacional; espe-

12 El Consejo de Política Económica y Social (CONPES) es la máxima autoridad nacional de planeación, y se desempeña como organismo asesor del Gobierno nacional en todos los aspectos relacionados con el desarrollo económico y social del país. Produce los documentos cuya función es ser la hoja de ruta en materia económica y social, fijar las políticas generales en temas y materias económicas, en temas de inversión social y en el Sistema General de Participaciones, y conceptúa sobre el Plan Nacional de Desarrollo (PND).

13 La pandemia de coronavirus, aparecida o promulgada al comienzo de 2020 como evento inédito y tragedia socioeconómica global, dislocó la aparente normalidad del orden mundial; ha motivado un paro productivo mundial en todas las economías, que se encuentran al borde de una crisis financiera sin precedentes en la era moderna; por tanto, Colombia no es la excepción: “el Banco Mundial considera que América Latina y el Caribe experimentarán una caída brusca de su crecimiento económico y prevé que en países como Colombia el PIB caiga un 2 %.” (*Semana*, 2020).

cialmente, respecto a los departamentos litorales del país (PNUD-UN, 2019). En el último informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (en inglés, UCNTAD, por las iniciales de United Nations Conference on Trade and Development), el país mostró una muy positiva calificación en cuanto a la conectividad marítima: 50,1 puntos, ligeramente por debajo de los 56,6 que presenta el istmo panameño, por lo que Colombia se convierte en el segundo país mejor evaluado en la región.

Economía oceánica un potencial de crecimiento

El desarrollo económico¹⁴ está en función del crecimiento económico y de la calidad de vida de la población; es decir satisfacer las necesidades básicas a los individuos, y hoy, con un especial componente de sostenibilidad ambiental, por lo que hay varios indicadores sociales que miden el desarrollo económico de un país: entre ellos están el Índice de Progreso Social y el Índice de Desarrollo Humano. Para el caso que nos atañe, también es preciso identificar la existencia de ciertos elementos indirectamente relacionados con la estrategia marítima, pero que aportan de manera directa o colateral ingredientes económicos y generadores de crecimiento y consecuentemente de desarrollo a los países. Uno de dichos elementos se encuentra en la estrecha relación entre la seguridad —en sus múltiples dimensiones (Ramírez et al., 2017, p. 69)—, y el desarrollo, y siendo la seguridad una variable independiente *ceteris paribus* de la posibilidad productiva oceánica.

En su artículo “Economía oceánica y países en desarrollo”, La OCDE afirma:

14 La referencia de desarrollo económico significa que las personas, la materia o las situaciones pasen de un estado a otro de manera sucesiva evidenciando crecimiento, que aumente o progrese; pocas veces se refiere a un estado de involución. El progreso significa un avance gradual; en este caso particular, la referencia es el progreso económico (calidad) muy cercano al crecimiento económico (cantidad). De igual forma, hay tendencia a tratar los términos *crecimiento* y *desarrollo económico* como sinónimos, a pesar de que su concurrencia es paralela: para que ocurra algún desarrollo económico se requiere el crecimiento económico, mas no en sentido contrario. El *crecimiento económico* se define como la capacidad de una economía para aumentar el nivel de producción de sus bienes y sus servicios; es “un incremento sostenido del producto per cápita o por trabajador” (Kuznets, citado en Márquez et al., 2020).

La economía oceánica es una nueva frontera económica que puede ayudar a los países en desarrollo a impulsar el empleo, reducir la pobreza y mejorar la seguridad alimentaria. Al mismo tiempo, el cambio climático, la contaminación, la sobrepesca y otras presiones de la actividad humana están llevando la salud de los océanos a un punto de inflexión. Si no se aborda, esto pondrá en riesgo los beneficios económicos a largo plazo que el océano puede ofrecer, así como los recursos de los que depende en última instancia toda la vida en el planeta. (OCDE, 2020)

La economía marítima orientada a la explotación y la industrialización, al igual que a la pesca y el turismo, como servicios y desarrollo de la infraestructura, significan demanda de mano de obra local y empleo de factores y, por eso mismo, una importante fuente de ingresos; sin embargo, muy a menudo, temas como el cambio climático, la contaminación y la falta de conciencia sobre la sostenibilidad ambiental y social, y la falta de políticas públicas integrales de seguridad en las múltiples facetas, están poniendo en riesgo los recursos del océano como medio productivo y de desarrollo local, nacional y hasta global. En la actualidad, de hecho, más de 200 millones de personas laboran en el sector pesca, y 3.000 millones de personas dependen del océano para su sustento proteínico; especialmente, en países en vía de desarrollo (ONU, s.f.).

El crecimiento poblacional y la demanda global permiten trazar la tendencia que históricamente ha tenido la economía oceánica al compás de las nuevas tecnologías, la navegación y la industria, las flotas, el volumen de comercio y la explotación de recursos. A ello se suman, de modo complementario, actividades como el sector marítimo del turismo de playa, el sector cruceros y la industria marítima de exploración y producción de petróleo y gas, así como el potencial de la bioprospección marina, todos los cuales son fuentes de producción y de desarrollo.

Hay cerca de 50 000 buques mercantes registrados en 150 naciones, con un millón de gentes de mar que transportan todo tipo de mercancías en el mundo entero, así como miles de plataformas *offshore* petrolíferas y buques de apoyo, que producen la tercera parte de la energía

fósil mundial; así mismo, se cuentan por lo menos 4 millones de pesqueros y un sinnúmero de cruceros y flotas recreativas privadas. Todos los mencionados sectores convocan actividades, empresas y organizaciones como el transporte marítimo, la ingeniería naval, la construcción portuaria, los armadores, los astilleros y el suministro de componentes, la industria pesquera y de acuicultura, el sector turístico, el tendido de cables submarinos y los puertos comerciales y deportivos; pero, además, convocan a las entidades generadoras de energía marinas, a las estudiosas de las ciencias del mar, a las academias y la investigación y la formación de hombres de mar, junto a gran variedad de servicios técnicos y profesionales.

La anterior participación sectorial en la economía global ha permitido cambiar de manera abrupta la relación socioeconómica, coadyuvado eso por la globalización y el desarrollo; sobre todo, en países emergentes, pero, además, afrontando los retos que imponen la legislación internacional, el derecho del mar y las agendas de sostenibilidad medioambiental, los altos costos que se invierten en los mecanismos de prevención para afrontar y mitigar la inseguridad que generan el terrorismo, la piratería, el tráfico criminal y el narcotráfico, así como contrarrestar el uso indebido de los espacios marítimos, los subsidios a la pesca generadores de sobrexplotación y el costo de las medidas de seguridad por contaminación. La importancia situacional para los países cuyo interés gravita en torno a estrategias y políticas oceánicas permitirá asegurar la sostenibilidad, mediante la implementación, con alta prioridad, de mecanismos que satisfagan la solución conflictual en términos sociales, comerciales, ambientales, políticos y geoeconómicos (Network, s.f.)

El sistema marítimo y económico está interrelacionado en su pluralidad de actividades posibles en él y gracias a él, y los avances de la ciencia serán protagonistas no solo en la solución de problemas ambientales y de contaminación relacionados con los océanos, sino en materia de ingeniería de materiales, tecnologías submarinas, medios autónomos y biotecnología.

Pero el sistema marítimo también involucrará, por otra parte, cambios en torno a la gestión, la regulación de actividades, la vinculación

responsable del uso del mar y la gobernanza; sobre todo, en momentos en que la multipolaridad global impide el consenso en temas oceánicos y ambientales. Debido a ello, seguirán de modo independiente impulsando la regulación por sectores, para convocar e integrar las industrias marítimas afectadas por tensiones de mayor actividad como las ZEE; de hecho, la respuesta a ello se encuentra, en muchos países, en estrategias marítimas y políticas públicas de ordenamiento para impulsar el desarrollo de las industrias marítimas emergentes y su contribución al crecimiento y al empleo.

La dimensión del desarrollo en torno a lo marítimo exige la cooperación internacional en asuntos de ciencia y tecnología, directrices industriales y comerciales, y asuntos político-sociales, de sostenibilidad y hasta geopolíticos. Ello contempla también el papel de la política doméstica en asuntos novedosos y actuales, como los conglomerados o los clústeres marítimos, como generadores de valor agregado, complementariedad técnica y comercial, con capacidad para la integración de redes de intercambio promotoras de gobernanza eficiente e incluyente en pro del desarrollo marítimo y de los intereses de país (OCDE, 2017).

Estudio comparado: estrategias marítimas y desarrollo económico

En el presente apartado se abordará un estudio comparado de cuatro estrategias marítimas orientadas no solo a impulsar el desarrollo económico de los países que las implementan, sino también, para beneficio de las regiones, e incluso, del mundo. Las estrategias que a continuación serán expuestas son: 1) la estrategia marítima china, 2) la holandesa, 3) la chilena y, por último, 4) la colombiana. El criterio de elección de los países y sus respectivas estrategias marítimas surge de incorporar tres países de distintas regiones del mundo cuyas estrategias tengan un enorme potencial o hayan demostrado ser un pilar fundamental para el desarrollo de la economía; se complementa con el caso colombiano, que es el tema central del capítulo.

Antes de empezar con la descripción de las cuatro estrategias marítimas, es importante definir en términos breves el concepto de estrategia marítima, y establecer su relación con el desarrollo económico. Según Uribe et al. (2016),

La Estrategia Marítima es parte de la Estrategia Nacional, que trata de la creación, mantenimiento y empleo del Poder Marítimo del Estado para promover y proteger sus Intereses Marítimos. Está íntimamente relacionada con la Estrategia Militar y con la Política Económica. (Uribe et al., 2016, p. 51)

En este sentido, según Likes y Bartholomees (citados por Esquivel, 2018), toda estrategia tiene *fnes*, *modos* y *medios*. Y según Uribe et al. (2016), en el caso específico de la estrategia marítima, esta sería el *modo*, mientras que el *medio* sería el poder marítimo del Estado, y los *fnes*, la promoción y la protección de los intereses marítimos. Dentro de estos últimos se encuentra el aprovechamiento de los recursos y las rutas que proveen los océanos; he ahí la relación entre estrategia marítima y desarrollo económico.

China: el Collar de Perlas

Antes de profundizar acerca de la estrategia marítima china denominada Collar de Perlas, es primordial conocer la estrategia macro; la Nueva Ruta de la Seda, sus orígenes y sus objetivos, para ponerse en contexto sobre su importancia tanto para el Estado chino como para el resto del mundo: para varios autores, esta iniciativa es considerada la estrategia geopolítica y geoeconómica¹⁵ más ambiciosa de China hasta la fecha.

15 Edward Luttwark fue quien acuñó por primera vez este término, en su ensayo *From Geopolitics to Geo-Economics*, publicado en 1990. Para Luttwark, la importancia del poder militar y de la geopolítica a la luz de los autores clásicos es cada vez menos preponderante cuando se habla de las relaciones interestatales, mientras que los asuntos económicos van ganando importancia; así mismo, el autor ve cómo el capitalismo es el modelo económico que predomina en la escena mundial, un modelo que trae consigo la globalización y la interdependencia comercial, económica, e incluso política, entre los Estados. Así pues, el autor hace la siguiente referencia sobre la geoeconomía: “Es el mejor término

La *One Belt, One Road Initiative* (OBOR), o BRI (*Belt and Road Initiative*), conocida en español como la Nueva Ruta de la Seda, es un gran proyecto internacional lanzado por China en 2013. Esta iniciativa consiste en el establecimiento de dos rutas combinadas: una de infraestructuras terrestres y otra marítima —denominada el Collar de Perlas—, que mejorarían las conexiones chinas tanto en el continente asiático como hacia el exterior, y daría a China más influencia económica y política a escala mundial (El Orden Mundial, 2020).

Así mismo, según lo enuncia Sandra Ramos (2016), la estrategia China va más allá de solamente rutas comerciales: es un vasto plan de acuerdos comerciales y de infraestructura que supone la construcción de puertos, aeropuertos, carreteras y gasoductos, y la colaboración en los ámbitos de energía, finanzas, ciencia y tecnología e I + D; incluso, prevé la creación de un área de integración económica. El proyecto sería respaldado, principalmente, por el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (en inglés, AIIB, por las iniciales de Asian Infrastructure Investment Bank), liderado por China, a lo que se añadiría un fondo de 40 000 millones de dólares, aportados por Beijing. Si las cifras de inversión anunciadas por China son reales, el planeta se encuentra ante la iniciativa de diplomacia económica más ambiciosa desde el Plan Marshall (Ramos, 2016).

Pese a lo anterior, y como ya se dijo, la Nueva Ruta de la Seda engloba tanto la ruta terrestre como la ruta marítima, denominada el Collar de Perlas, que es la estrategia marítima que nos concierne, y que se profundizará a continuación.

La seguridad comercial de China —y en especial, la seguridad energética— está sujeta a las dificultades geográficas propias del sudeste asiático, a la densidad del tráfico marítimo y a las inamistosas relaciones con muchos de los países del este y el sudeste continentales, debido a los diferendos marítimos que sostiene el titán de asiático con algunos de sus

que puedo imaginar para describir la mezcla de la lógica del conflicto con los métodos del comercio -o como Clausewitz hubiera escrito-, la lógica de la guerra en la gramática del comercio” (Luttwark, 1990, citado en Troxell, 2018, p. 54). Al mismo tiempo, define la geoeconomía como “El uso de instrumentos económicos para promover y defender los intereses nacionales y producir resultados geopolíticos beneficiosos; y los efectos de las acciones económicas de otras naciones en las metas geopolíticas de un país” (Troxell, 2018).

vecinos¹⁶. Ello, a su vez, hace que su flota mercante transite a menudo por aguas hostiles y políticamente desfavorables; por tal razón, China ha emprendido una política/estrategia de diversificación de rutas comerciales, para no depender demasiado del camino que hoy utiliza masivamente: el estrecho de Malaca¹⁷.

La estrategia china del Collar de Perlas es una de las mayores apuestas de Beijing para lograr sus objetivos geopolíticos y geoeconómicos. Supone crear una cadena de bases y puertos para asegurar sus suministros y entablar y afianzar los lazos político-comerciales con sus vecinos de la región (Alarcón, 2014), además de buscar ejercer un control sobre dichos vecinos, con base en el *Smart Power*¹⁸, y replicando la misma estrategia en África, Europa e, incluso, América latina, donde a lo largo de los últimos años China ha fortalecido su presencia económica y comercial, e incrementado así su influencia político-diplomática a escala global.

Dicha estrategia marítima no es nueva, pues se remonta a los primeros años del siglo XXI, cuando la República Popular China planificó su desarrollo. Un dato curioso es que para la misma época se le propuso a Donald Rumsfeld, por entonces secretario de Defensa de Estados Unidos, aplicar la misma estrategia que los chinos en el Índico, para así tener controladas tanto a China como a toda la región, y con ello, los flujos de petróleo desde Oriente Próximo y África que se dirigían hacia el Extremo

-
- 16 Algunos ejemplos de esta situación son el diferendo entre China y Japón por la titularidad de las islas Senkaku, o Diaoyu, y el diferendo entre Vietnam, China, Filipinas, Malasia y Taiwán por la soberanía sobre las islas Spratly.
- 17 El estrecho de Malaca, que une el mar de China Meridional con el mar de Burma, en su ruta hacia el golfo de Bengala, es el paso comercial más transitado del mundo, y debido a ello es un lugar estratégico. Por dicho corredor, que rodea la costa occidental de la península malaya y la isla indonesia de Sumatra, transita aproximadamente el 60 % del comercio marítimo mundial, lo cual supera los 150 buques diarios, y es la principal vía de abastecimiento de petróleo de 2 de los principales consumidores asiáticos: la República Popular China y Japón. Este punto geográfico es clave para toda la región Indo-Pacífica, por lo que asegurar la libre circulación de los buques resulta estratégico. Por ello, Estados potencia como China, Japón India y Estados Unidos, ven necesaria la protección del paso, a fin de poder abastecerse, exportar sus mercancías, no verse bloqueados por la piratería, muy frecuente allí, y disuadir el control exclusivo de un Estado que intente ejercer un bloqueo parcial o total sobre dicha zona (Puiñrefagut, 2018).
- 18 Joseph Nye Jr. propone el concepto de *smart power* (o poder inteligente), al que define como “la habilidad de combinar el poder duro y blando en una estrategia efectiva” (Nye, 2008, p. 43), lo que da cuenta de la complementariedad y la no contraposición entre ambos tipos de poder considerando, por ejemplo, el uso de las intervenciones militares, la ayuda humanitaria y las relaciones económicas con países en desarrollo, dependiendo de la situación (Rodríguez y Leiva, 2013).

Oriente. Estados Unidos, concentrado en los frentes de Afganistán e Irak, no prestó demasiada atención a la propuesta; algo que Beijing aprovechó sin dudar.

Según Alarcón (2014), China se ha posicionado a lo largo del litoral surasiático con bases militares y logísticas —puertos—, que le permitan, en primer lugar, establecer puntos de control e influencia sobre los mares del sudeste asiático y el océano Índico, para proteger tanto sus exportaciones como sus cada vez mayores necesidades energéticas —hidrocarburos y carbón, en su mayoría—; y en segunda instancia, obtener una posición privilegiada de cara al control naval de toda la zona del sudeste, sur asiáticos e incluso África, lo que redundará a largo plazo en un control político, económico y militar envidiable en toda la zona.

Lo descrito anteriormente ha sido posible gracias al soporte que brinda la Armada china¹⁹ —el poder naval— a la seguridad tanto de los puntos en tierra —puertos y bases militares— como a la ruta marítima comercial en sí. Tanto los centros logísticos —puertos pivotes, o *hubs*²⁰— como las bases militares chinas se han ido ubicando en los pocos países aliados que la potencia tiene en Asia, pero que son suficientes para posicionarse desde la propia isla china de Hainan, hasta el mar Rojo, en una cadena de bases —o, metafóricamente, un *Collar de Perlas*—, cuya función radicarán en proyectar la influencia y el poder comercial —incluso, el militar— de China desde el mar, su mar Meridional, pasando por el Cuerno de África hasta llegar al mediterráneo, en Europa. Como ejemplos de este Collar de Perlas se encuentran las bases, en su mayoría navales, del golfo de Bengala (Birmania), Chittagong (Bangladés), Hambantota (Sri Lanka), Guadar (Pakistán), islas Maldivas,

19 La Armada china es la segunda más grande del mundo, después de la Armada estadounidense. El poder naval del gigante asiático experimentó un considerable crecimiento gracias a que su presupuesto militar se ha multiplicado por 10 desde 1989. La marina del titán oriental cuenta con un portaviones y otro que está en proceso de homologación, 25 destructores, 42 fragatas y más de 60 submarinos de distintos tipos. Así mismo, dicha Fuerza está integrada por 133 000 efectivos. Finalmente, China ya comenzó la construcción de su séptimo portaviones y dispone de unas 650 aeronaves, que incluyen tanto cazas como aviones de patrulla marítima y de lucha antisubmarina (*Sputnik News*, 2019).

20 Según la Cepal un puerto pivote, o *hub*, se caracteriza por concentrar o almacenar carga cuyo origen o destino sobrepasa el área tradicional de influencia (regional) y alcanza lugares distantes, por medio de puertos más pequeños (Rodríguez, 2013).

Yibuti, puerto Sudán y el Pireo (Atenas); además, según Saldaña (2020), “el país asiático ha realizado inversiones de infraestructura portuaria en Europa, como ejemplos, el puerto de Trieste y de Vado Ligure en Italia; y los puertos de Valencia y Bilbao en España” (Saldaña, 2020).

En el mismo sentido, no se puede olvidar que la estrategia del Collar de Perlas quedaría incompleta si no se incluyera en la ecuación a las navieras mercantes; en específico, a la COSCO Shipping Co. Ltd., también conocida como la China COSCO Shipping Group, o China COSCO Shipping: un conglomerado empresarial chino estatal con sede en Shanghái. Dicho grupo empresarial está involucrado en una variedad de sectores comerciales, con un enfoque en logística integrada, envío, servicios financieros y fabricación de equipos. La compañía se formó por la fusión del Grupo COSCO y el China Shipping Group, en enero de 2016. A partir de entonces, el tamaño total de la flota del grupo ocupa el primer lugar en el mundo entero, cuantitativamente hablando: comprende 1114 buques mercantes y una capacidad total de 85,32 millones de toneladas de peso muerto DWT. En la actualidad, es la cuarta empresa naviera más grande a escala mundial, detrás de A. P. Moller-Maersk Group, Mediterranean Shipping Company (MSC) y el Grupo CMA CGM (Cámara Marítima del Ecuador [CAMAE], 2018).

Para terminar de afianzar su estrategia marítima en pro del desarrollo económico, China, a través de la Comisión de Supervisión y Administración de Activos Estatales, ha planeado consolidar varias actividades del sector para optimizar la estructura de activos regionales de propiedad estatal y reducir la competencia horizontal. El gobierno promoverá activamente la consolidación de las industrias de: transporte marítimo, construcción naval, energía, hierro, acero, protección del medio ambiente y equipos marinos, materiales de construcción y turismo; todo ello, a través de fusiones y adquisiciones, canjes de activos y alianzas estratégicas (Portal MasContainer, 2018). Según el portal *MasContainer*, el plan de reforma de la industria seguirá las pautas de impulsar a los sectores tradicionales, fortalecer la racionalización interna y optimizar el diseño de los activos de propiedad estatal. Como resultado, Cosco y China Shipping, las principales compañías navieras de China completaron la fusión en 2016; otras dos,

Sinotrans CSC y China Merchants, completaron su integración comercial principal en 2017; así mismo, China Shenhua Group y China Guodian Corporation, dos importantes grupos de energía operados por el Estado, y que operan importantes activos portuarios y de transporte, también completaron una fusión (Portal MasContainer, 2018).

Como se pudo observar, la estrategia marítima china denominada el Collar de Perlas es un proyecto aún en proceso de implementación, pero en estado avanzado, y cuyo objetivo central es consolidar la industria marítima china, como en efecto ha ocurrido, al invertir más de 40 000 millones de dólares, y con ello, construir centros logísticos, puertos y bases militares desde Asia hasta Europa, pasando por África; así mismo, consolidó la cuarta naviera mercante más grande del mundo: la COSCO Shipping Co. Ltd. Además, ocupa el primer puesto en el rubro de construcción naval, con el 40 % del total en el mundo²¹, lo cual quiere decir que 4 de cada 10 barcos que surcan los océanos son de construcción china y, muy probablemente, pertenecen a su empresa COSCO Shipping Co. Ltd.; “teniendo como resultado que dos de cada tres mercancías que se transportan por vía marítima pasan por el Collar de Perlas chino en Asia” (Hoffman en Portal DirigentesDigital, 2018).

Todo lo anterior es tan solo un ejemplo de lo que ha significado el Collar de Perlas para China, que, además de fortalecer su entorno marítimo, y con ello su economía, también es la estrategia fundamental para consolidar al gigante asiático como la potencia hegemónica de cara al siglo XXI.

Holanda: el clúster marítimo

La estrategia marítima holandesa 2015-2025 tiene como objetivo principal fortalecer su posición marítima global, para así mantenerse como una potencia en términos navales, tanto para el presente como

21 China provee el 60 % de los buques graneleros a escala mundial, el 47 % de los buques de carga general, el 49 % de los portacontenedores y el 45 % de los buques de suministro mar adentro (UNCTAD, 2019, p. 30).

para el futuro, teniendo en cuenta riesgos, oportunidades, amenazas y desafíos. Para ello, basa su estrategia en seis puntos transversales²²: 1) capital humano; 2) innovación; 3) intercambio; 4) accesibilidad; 5) protección del medio ambiente, y 6) seguridad y estabilidad.

A pesar de la importancia que suponen los seis puntos mencionados, la clave transversal para que la estrategia marítima holandesa se concrete y sea exitosa es la cooperación interinstitucional del *clúster marítimo*, por lo que el presente documento profundizará en este concepto.

Para comprender el mencionado concepto, en primera instancia, este debe ser definido. Se entiende por clúster, un conglomerado de empresas y entidades de una o varias industrias relacionadas entre sí, y que se unen para proveer bienes o servicios.

A fin de ampliar la definición, se acude a Tuñón, (2017):

Las palabras clúster e industria van intrínsecamente unidas. Un clúster es una asociación con una serie de especificidades en cuanto a su composición, ya que no está integrado exclusivamente por empresas, sino que además se involucran otros agentes de los sectores público y privado, todos ellos unidos en pro del impulso de una industria o sector concreto, en este caso el marítimo. Esta palabra es originaria del inglés, que define este concepto como un grupo de entes que se encuentran en una misma posición jerárquicamente hablando, esto es, que todos sus miembros se sitúan en mismo plano institucional. (Tuñón, 2017, p. 3)

En el mismo sentido, para entender la relación que existe entre el clúster marítimo y el desarrollo económico, enfoque central del capítulo, el profesor Adolfo Chiri (2017) afirma que

Los clústeres marítimos constituyen un elemento positivo para la competitividad y el desarrollo económico de las regiones en las

22 Estos seis puntos persiguen la clara ambición de “Alcanzar y mantener una posición marítima líder a nivel internacional, sostenible para los Países Bajos, logrado mediante una cooperación integral entre el gobierno nacional y el clúster marítimo, sobre la base de una estrategia marítima compartida” (Gobierno de Holanda, 2015, p. 8).

que están ubicados, también para la economía global; y su efecto positivo se observa principalmente en los aspectos siguientes: el aumento de la productividad y la eficiencia en la actividad marítima, el estímulo y promoción de la innovación, y el incremento de la comercialización y creación de nuevos negocios. En cuanto a lo primero, esto ocurre principalmente debido a que en el interior del clúster se genera un eficiente acceso a insumos especializados, servicios, mano de obra, información, instituciones de apoyo y bienes públicos. Además, se produce una rápida difusión de las mejores prácticas y una eficaz coordinación y transacción entre empresas que colaboran y compiten entre sí. La evidencia empírica muestra que hay una mayor productividad en las empresas del clúster en comparación con las ubicadas fuera de él. (Chiri, 2017, p. 21)

Ahora bien, con respecto al clúster marítimo holandés, eje central de la estrategia marítima holandesa 2015-2025, este se divide en tres regiones geográficas: 1) la región de Rotterdam, 2) Ámsterdam y 3) el norte de Holanda; así mismo, tiene presencia en todos los continentes, e incluye once sectores: 1) puertos; 2) industrias *offshore*; 3) proveedores marítimos; 4) construcción naval; 5) transporte marítimo; 6) dragado; 7) servicios marítimos (incluidos institutos marítimos de educación e información); 8) transporte marítimo interior; 9) industria del deporte acuático; 10) la industria pesquera, y 11) la Real Marina Holandesa²³; esta última representa al poder naval y contribuye a la protección vital de los intereses marítimos holandeses garantizando el transporte mundial sin restricciones de materias primas, productos y un acceso seguro a las infraestructuras marítimas (Gobierno de Holanda, 2015).

Otro aspecto valioso para resaltar dentro del eje de *intercambio* de la estrategia marítima es la propuesta de fortalecer el clúster por medio

23 La Real Marina Holandesa actualmente se compone de 4 submarinos, 4 patrulleros de mar, 5 buques de apoyo de buceo, 6 fragatas, 2 buques muelle plataforma de aterrizaje, un buque de apoyo logístico, un buque de apoyo submarino y 6 buques detectores de minas navales, además de vehículos blindados, no blindados y no tripulados de la Infantería de Marina, así como 20 helicópteros NH90 y 12 helicópteros fragata de la OTAN.

de su promoción a través de la marca *Maritime by Holland*; el gobierno es el encargado de adelantar esta iniciativa, que beneficiará a varios sectores, como el *Netherlands Enterprise Agency*, la Agencia de Inversión Extranjera de los Países Bajos (en inglés, *NFIA*, por las iniciales de *Netherlands Foreign Investment Agency*)²⁴, la red de misiones en colaboración con la empresa holandesa, y oficinas de apoyo, además de la *Real Marina* de los Países Bajos, para fortalecer la diplomacia económica, la promoción del comercio y la inversión.

Finalmente, para evidenciar la estrecha relación que hay entre la estrategia marítima holandesa, cuyo eje central es el clúster marítimo, y el desarrollo económico. Cabe mencionar acerca del clúster marítimo que, según datos del Gobierno de Holanda, en 2015 este se compone de más o menos 12 000 empresas, proporciona empleo aproximadamente a 224 000 personas y logrará un valor agregado total de € 21 billones, que corresponde al 3,3 % del producto nacional bruto (PNB) de los Países Bajos. Si se incluye el complejo industrial portuario y el transporte relacionado con el puerto, esto ascendería al 7,3 %.

A pesar de que, por causa de la inversión china en nuevos puertos en el Mediterráneo —sur de Europa—, como parte de la estrategia marítima del Collar de Perlas —y con ello, un evidente traslado del tráfico marítimo hacia los puertos del sur—²⁵, según Jan Hoffman, jefe de Logística Comercial en la UNCTAD (citado por el portal *dirigentesdigital.com*, 2018), los enclaves tradicionales más importantes, como Hamburgo, Rotterdam o Amberes, han perdido peso. El clúster marítimo holandés, cuyo mayor exponente es el clúster de Rotterdam, sigue siendo un punto estratégico para garantizar el abastecimiento de bienes y servicios no solo a Holanda, sino al resto de Europa, a través del *hub* más grande de Europa: el puerto de Rotterdam.

Así pues, el clúster marítimo implementado por Holanda, como eje central de su estrategia marítima, a través de la sinergia y la cooperación entre las distintas entidades gubernamentales y empresas privadas,

24 Esta agencia tiene por función atraer inversión extranjera marítima.

25 La consecuencia es que los puertos españoles, ubicados en las costas del Mediterráneo, con Algeciras a la cabeza, incrementaron su tráfico de mercancías en el 7 % durante 2017, hasta alcanzar una cifra récord (Hoffman, citado por el portal *dirigentesdigital.com*, 2018).

ha catapultado a la industria marítima holandesa hacia el progreso; un progreso que no ha beneficiado únicamente a dicho sector, sino que ha beneficiado a la población holandesa en general, con empleos tanto directos como indirectos, y generado valor agregado a la industria y, con ello, riqueza y desarrollo socioeconómico para toda la población.

Chile: el Mar Presencial

La estrategia marítima chilena del Mar Presencial está dictada desde su constitución como Estado, cuando el prócer Bernardo O'Higgins, quien comprendió la importancia del mar para la naciente república, se empeñó en crear un concepto nacional de estrategia marítima y naval; además, concibió y postuló la amplia utilización del mar como parte del sistema de seguridad y factor de desarrollo del país austral, por lo cual se adelantó a todos los estadistas americanos de su tiempo. Su ambición de poseer una Armada poderosa y una marina mercante que alcanzara todos los mares representaba la esencia de su concepción de Chile como nación y potencia marítima (Martínez Busch, 1997). O'Higgins declaró al Estado chileno como una potencia bioceánica, poseedora de las llaves del Atlántico y del Pacífico; en consecuencia, el líder austral fue quien estructuró los pilares institucionales en torno a los asuntos marítimos para erigir a Chile como la nación y la potencia marítima de la actualidad.

La visión de Chile como país marítimo se ha materializado con el paso del tiempo en la estrategia del Mar Presencial, a través de la Ley No. 19 080, que incorpora dicho concepto, al cual se le atribuye el resurgimiento de la visión marítima nacional, según el almirante Martínez Busch, quien, a su vez, lo propuso y lo presentó ante la opinión pública en 1990. Sobre el concepto, el almirante explica su proposición así:

Chile, en un ejercicio de voluntad manifiesta debe efectuar una presencia gravitante en esa área marítima, realizando actividades científicas y económicas en beneficio de su población, en cooperación con organismos internacionales y con pleno respeto a las

normas del Derecho Internacional. Se trata de una oferta destinada a operar en casi veinte millones de kilómetros cuadrados²⁶ que el país debe ocupar por razones de vecindad, de seguridad y de progreso, la que, si bien puede aparecer como una empresa difícil, estoy cierto que puede ser superada merced al espíritu emprendedor y la iniciativa del empresario y del trabajador chileno. (Martínez Busch, 1997, p. 18)

La estrategia del Mar Presencial provocó que el Estado chileno, más que nunca, se volcara hacia los océanos e incrementara en el inconsciente colectivo la importancia de los océanos —*conciencia marítima*—, y en consecuencia hubo que fortalecer sus capacidades en cuanto al poder naval se refiere, para lograr la salvaguarda de sus intereses marítimos²⁷ —entre ellos, el aprovechamiento del Mar Presencial—, y así consolidar el poder marítimo que generase desarrollo económico a la nación chilena.

Aunado a la estrategia del Mar Presencial, cuyo objetivo principal es el aprovechamiento económico de los recursos de los océanos donde Chile hace presencia activa, existen también las estrategias de los Tres Vectores y, a futuro, la estructuración del clúster marítimo, las cuales son el soporte para consolidar la presencia chilena en su mar.

Estrategia de los Tres Vectores

La mencionada estrategia, según Ramírez (2018), se compone de: 1) el *vector Defensa*; 2) el *vector Marítimo* y, por último, 3) el *vector Internacional*. El vector Defensa promueve la protección del espacio marítimo

26 Como referencia, la extensión de Suramérica es de 17,84 millones de km², por lo que la propuesta del almirante Martínez Busch implicaría que el país austral se adjudique, para su aprovechamiento económico exclusivo, un área superior a la extensión de Sudamérica en el océano Pacífico.

27 Chile define y postula el concepto de *intereses marítimos* como el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social y militar que obtiene una nación de todas las actividades relacionadas con el uso del mar. Las mencionadas actividades las realizan tanto el Estado como los particulares en alta mar, en las aguas jurisdiccionales, en el fondo marino y en el litoral, con el fin de aprovechar sus facilidades y explotar los recursos contenidos en ellos. Requieren, para consolidar su éxito, una sólida *conciencia marítima nacional*; esta última, entendida como el conocimiento exacto y reflexivo de los factores que se relacionan con el mar, y que aporta la fuerza intelectual que da vida, incluso, a conceptos como el del Mar Presencial (Codina, 2003).

para el efectivo control del mar y, con ello, la protección de sus recursos susceptibles de explotación económica posterior, la proyección del poder naval militar y la defensa de las costas —soberanía—, junto con el despliegue naval preventivo. El vector Marítimo, por su parte promueve la protección del territorio nacional, la seguridad integral marítima —búsqueda y rescate, seguridad en la navegación, protección del medio marino, etc.—, proyección antártica, desarrollo de la industria naval, apoyo a las zonas insulares lejanas y promoción de la ciencia y la investigación marinas. Finalmente, el vector Internacional impulsa la presencia naval, y con ello garantiza el mantenimiento de la paz y la seguridad en el territorio marítimo soberano; además, promueve la participación de Chile en ejercicios navales combinados con armadas aliadas.

Es la estrategia de los Tres Vectores un complemento que concreta o aterriza la estrategia del Mar Presencial, propuesta por el almirante Martínez Busch, pues orienta la acción del poder naval frente a la satisfacción de los intereses marítimos chilenos, que, en resumen, buscan el aprovechamiento económico de los recursos del mar, así como convertir el entorno —sector— marítimo en un impulsor del desarrollo nacional; todo lo anterior, en beneficio de la nación chilena.

Colombia: una potencia bioceánica

La estrategia marítima colombiana, Colombia Potencia Bioceánica, fue propuesta dentro del marco del *Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022: Pacto por Colombia, pacto por la equidad*. Entre los pactos regionales al respecto se encuentra el Pacto Región Océanos, el cual busca “desarrollar la región aprovechando su potencial único como despensa hídrica, energética, agropecuaria y agroindustrial, y conectándola con el país y el mundo para generar acceso a sus productos y mercados” (DNP, 2018). Para consumir dicha estrategia, se dispuso la inversión de 3,1 billones de pesos colombianos. Tales recursos están destinados a lograr los siguientes objetivos: 1) conservar y restaurar los ecosistemas marinos; 2) promover la investigación de ciencia, tecnología e innovación aplicada al

conocimiento y el desarrollo de los océanos; 3) hacer más competitiva y responsable la industria pesquera, y 4) aumentar el potencial de carga y la capacidad logística de los puertos colombianos.

Para lograr los enunciados objetivos, el Pacto Región Océanos se plantea unas estrategias (actividades) pertinentes: 1) implementar, de forma integral y coordinada, el Plan Maestro de Erosión Costera; 2) hacer de Colombia un país competitivo y responsable en términos de aprovechamiento sostenible de los recursos marinos; 3) brindar soporte al desarrollo de actividades en mares, mediante acciones dirigidas a minimizar el riesgo para las poblaciones y los bienes aumentando la seguridad integral marítima; 4) fortalecer las acciones de conservación y restauración de los ecosistemas marinos, costeros e insulares, y por último, 5) impulsar el desarrollo de los puertos marítimos con infraestructura competitiva (DNP, 2018).

Lo anterior busca obtener el siguiente resultado/visión: “Los colombianos reconocerán el potencial de desarrollo único que tienen sus océanos. Aprovecharán de forma responsable y sostenible sus recursos; conservando y cuidando la diversidad que proporcionan los ecosistemas marinos, costeros e insulares” (DNP, 2018).

Ahora bien, la estrategia de Colombia como una potencia bioceánica se relaciona y se nutre de tres fuentes que le dan sustento. En primer lugar, la estrategia marítima colombiana se apoya en los ODS²⁸; principalmente, en: el objetivo 9, sobre industria, innovación e infraestructura, que está alineado, a su vez, con la inversión en el mejoramiento de puertos y la promoción de ciencia, tecnología marina; el objetivo 13, sobre acción por el clima, alineado con la voluntad del Estado colombiano de proteger la biodiversidad marina y evitar la contaminación de sus mares, y el objetivo 14, sobre la vida submarina, alineado con el cuidado y el aprovechamiento sostenible de los recursos marinos, por lo que propende Colombia.

En segunda instancia, la estrategia marítima colombiana se sustenta en la Política Nacional de los Océanos y los Espacios costeros (PNOEC),

28 Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) son un llamado universal a la adopción de medidas para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz y prosperidad (DNP, 2018).

de 2017, la cual es la hoja de ruta que determina la acción del Estado respecto a los asuntos marítimos y, al igual que Uribe et al. (2016), otorgan, como objetivo fundamental de la estrategia marítima nacional, la protección de los intereses marítimos nacionales, que para el caso colombiano están definidos por la PNOEC (2017) como “Las aspiraciones del Estado relacionadas con el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social, ambiental y militar que puede ofrecer el aprovechamiento y uso del mar en todas las actividades relacionadas con el territorio marítimo nacional” (p. 65).

En tercer lugar, la estrategia en mención se complementa con el recién aprobado documento CONPES²⁹ denominado *Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030*. Este, en paralelo con la PNOEC, “marca la hoja de ruta estratégica para los 928.660 km² de territorio marítimo y costero y lo impulsa como un factor de desarrollo sostenible para la nación” (Comisión Colombiana del Océano [CCO], 2020). Este documento cuenta con la participación y el aporte de 19 entidades; se plantean en él 66 acciones asociadas a 5 objetivos y determina que se destinarán recursos por 370 794 millones de pesos, en los 10 años que contempla para ello el CONPES.

El documento en mención identifica cinco objetivos primordiales para convertir a Colombia en una potencia bioceánica para 2030: 1) ejercer la gobernanza bioceánica para gestionar de manera integral el potencial oceánico del país; 2) incrementar la capacidad del Estado para velar por la soberanía, la defensa y la seguridad integral marítima; 3) fomentar el conocimiento, la cultura, la investigación y la innovación de los océanos, para contribuir a la apropiación social del país bioceánico; 4) armonizar los instrumentos de ordenamiento para articular el desarrollo territorial y los espacios marinos ,y, finalmente, 5) impulsar las actividades económicas marítimas y el desarrollo local costero para contribuir al desarrollo productivo y social del país (CCO, 2020).

La aprobación de este documento es un hito, pues planifica detalladamente los pasos por seguir para que el país se convierta en una potencia bioceánica para 2030; de la misma forma, busca fortalecer no

29 Documento emitido por el CONPES.

solo las capacidades del sector, para que este se convierta en un polo de desarrollo sostenible en las zonas costeras e insulares, sino también, consolidar la institucionalidad marítima por medio de la gobernanza marino-costera, a través de la creación de un *Sistema Bioceánico Nacional*, de carácter intersectorial y con alcance nacional, regional y local, que, entre otros beneficios, busca fortalecer a la Comisión Colombiana del Océano (CCO). Así mismo, el documento, está orientado, principalmente, a promover la participación del país en escenarios internacionales, extender la conciencia marítima nacional desde la formación básica y cultural, aumentar la oferta de educación e investigación en temas marítimos y costeros, promover las capacidades científicas y técnicas para el conocimiento de los océanos y modernizar las capacidades navales del Estado para consolidar su presencia en todo el territorio marítimo nacional, y de esta forma garantizar la paz, la seguridad, la soberanía y la integridad del territorio marítimo nacional.

En consonancia con lo planteado, académicos como Uribe et al., la PNOEC y el CONPES marítimo coinciden en la importancia de desarrollar la estrategia marítima nacional con base en el desarrollo integral de la nación promoviendo actividades marítimas orientadas a su progreso económico. Estas actividades son: transporte marítimo; explotación e industria pesqueras y acuícolas; explotación de recursos naturales no renovables y fuentes de energía; investigación científica marina; turismo marítimo y recreación; construcción naval e industrias afines a actividades marítimas; fomento y potencialización de la marina mercante, y desarrollo de la bioprospección marina.

Las actividades marítimas en pro del desarrollo económico propuestas por académicos, la PNOEC y el CONPES marítimo han sido contempladas y adoptadas por la estrategia/pacto Colombia, Potencia Bioceánica 2030.

Finalmente, la estrategia marítima en mención adopta el adjetivo de potencia, proveniente del concepto de Potencia Media Oceánica³⁰ pre-

30 La *potencia media oceánica* (PMO) cataloga a un Estado que posee elevadas capacidades de poder marítimo nacional para la gestión integral del territorio asegurándole la capacidad de proyección y participación decisivas en los escenarios internacionales; todo ello, con el fin de incrementar el bienestar de su población, aumentar el desarrollo sostenible y afianzar su capacidad de influencia regional.

sente en la PNOEC —y ahora, también en el CONPES marítimo—, aspiración que busca consolidar a Colombia como referente regional en asuntos marítimos, donde ellos sean un componente estratégico para generar progreso nacional, a través de la estrategia marítima y de la política pública sobre los océanos, como hoja de ruta para su concreción.

Estrategia marítima para el desarrollo económico: propuestas para Colombia

En primer lugar, tanto los académicos expertos en temas marítimos como el CONPES y la misma PNOEC —que enuncia en su numeral 6.5 las líneas de acción para el fomento de la cultura marítima y la protección del patrimonio cultural, el impulso y el fortalecimiento de la educación marítima, y el desarrollo de la ciencia, la tecnología y la innovación—; aun así es fundamental interiorizar en el inconsciente colectivo nacional la importancia de los océanos, para el beneficio económico, sociocultural y ambiental del país, pues en la actualidad la conciencia sobre el tema es débil, y si no existe, Colombia retornará a la *mentalidad mediterránea*³¹ que la caracterizó durante buena parte de su vida republicana, y ello ocasionaría que se desperdicien oportunidades para el progreso económico nacional provenientes del mar, y que se afecte de forma irreversible el ecosistema marítimo, que brinda equilibrio ambiental —contrarresta los efectos de desastres naturales (tsunamis, huracanes) ocasionados, en parte, por el calentamiento global—, situación que sería catastrófica para la población costera e insular, que por su ubicación geográfica se vería gravemente afectada, sin olvidar el impacto adicional que esto causaría debido a su alto grado de vulnerabilidad socioeconómica.

De igual forma, cuenta con recursos marinos e instrumentos políticos que le permiten hacer un buen uso de su posición oceánica (CCO, 2017, p. 63).

31 Según Román Bazurto (2000), el término de *mentalidad mediterránea* hace referencia a la visión de proyectar las políticas de un Estado hacia el interior de este, y se denomina mediterráneo por ser el escenario de influencia de los Estados europeos mediterráneos, que ven a dicho mar como su mar interior. Esta expresión, que denota cierta “miopía” en las políticas de un Estado, es una paradoja: son los Estados mediterráneos europeos (Grecia, Italia, Turquía y Chipre) los pioneros, los promotores y los propietarios del negocio naviero y de transporte marítimo en el mundo entero.

Para consolidar la conciencia marítima en la nación colombiana es fundamental seguir al pie de la letra las líneas de acción que promueve la PNOEC; entre ellas, concientizar a la población sobre la conservación del medio y el patrimonio cultural marino; fomentar los programas de educación marina, así como la formación docente en estas áreas, y finalmente, fortalecer el trabajo conjunto entre los sectores gubernamental, académico y productivo, a fin de consolidar la relación entre la investigación y la innovación en los temas relacionados con las ciencias del mar, y orientada al desarrollo tecnológico para la transformación productiva y social del país, como lo propone la política pública de los océanos.

En segundo lugar, se propone estructurar el proyecto de un clúster marítimo industrial, pues según Gabriel Lazarovich (2012),

La experiencia internacional avala como una buena forma de afrontar eficazmente los desafíos para el desarrollo marítimo nacional, la integración de los diversos subsectores, tanto públicos como privados, creando un clúster marítimo, el cual debe ir aparejado de una estrategia marítima nacional acorde a los tiempos. Esta iniciativa, por cierto, no reemplazará el esfuerzo colectivo, la responsabilidad, la economía, el orden y eficiencia en los procesos de las diversas organizaciones. Es necesario desarrollar nuevas ideas y fomentar el debate en torno al pensamiento estratégico nacional en todos los campos del desarrollo, y el ámbito marítimo constituye un espacio fundamental para soñar y creer en un país como Colombia. (p. 550)

Conclusiones

El sector marítimo se encuentra en la agenda de las sociedades modernas actuales; sin embargo, muchos países y sus dirigentes han actuado con una percepción limitada sobre la influencia y el papel preponderante del mar para el desarrollo social, económico y político. La historia

ha evidenciado casi desde tiempos inmemoriales —desde la navegación fenicia hasta hoy— que la influencia de los océanos en la evolución de las civilizaciones les ha otorgado beneficios en común: crecimiento, desarrollo, progreso, poder y hasta dominio de sus entornos; no obstante, sus logros han partido de acciones estratégicas orientadas al engrandecimiento de sus capacidades, con fundamento en el uso de los mares, sus actividades, sus riquezas y sus potencialidades.

Quienes han encontrado la vía de desarrollo con fundamento en los océanos han descubierto que las potencialidades son cada vez mayores, y la multiplicación y la intensidad en el desempeño de actividades marítimas han significado una mayor cobertura espacial, pero también, un ejercicio cada vez mayor de tales actividades, lo que, a su vez, ha generado una presión constante sobre los espacios oceánicos, además de encontrarse cada vez más estrechos tales espacios, fuente de ingentes riquezas económicas, muchas de las cuales son coincidentes con intereses comerciales y geopolíticos de los países, lo que ha determinado la incorporación de mecanismos de control en torno al derecho del mar y acuerdos multilaterales que permitan mitigar la fricción resultante, e incluso, en lo que atañe al desarrollo.

Finalmente, las actividades marítimas continúan expandiéndose y generando un valor agregado a las economías oceánicas del planeta, gracias al rápido desempeño de la tecnología, de la información y de la ciencia, incorporando diferentes sectores industriales, de energía, infraestructura, navegación, exploración, explotación y servicios, que aportan directamente recursos a los Estados que lo promueven y lo ejercen. La producción marítima mundial está dentro de las principales economías del mundo y es generadora de desarrollo y bienestar, pero, a su vez, promotora de enriquecimiento, poder y dominio, gracias a estrategias diferenciales que promueven el fortalecimiento y el crecimiento marítimos. Es necesario que el Estado colombiano tome conciencia de ello y vuelque su economía hacia las actividades marítimas, pues solo así encontrará el progreso, y su población, el bienestar.

REFERENCIAS

Capítulo 1.

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

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

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

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

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

Capítulo 2

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

- Castex, R. (1938). *Teorías Estratégicas Vol. II*. Escuela de Guerra Naval Argentina.
- Clay, L. R. (2013). *Stagestruck: The business of theater in eighteenth-century France and its colonies*. Cornell University Press.
- De Izcue Arnillas, C., Arriarán Schäffer, A. y Tolmos Mantilla, Y. (2012). *Apuntes de Estrategia Naval*. Oficina de Desarrollo Bibliográfico de la Marina, Jr. Saézn 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 (CAMAE). (7 de mayo de 2018). *Las 10 mayores compañías navieras del mundo*. <http://www.camae.org/barcos/las-10-mayores-companias-navieras-del-mundo/>

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

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

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

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

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

Capítulo 5

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

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

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

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

Capítulo 6

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

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

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

Capítulo 7

- Álvarez, C., y Rodríguez, C. (2018). Criminal ecosystems: habitats for convergence and deviant globalization. *Revista Científica General José María Córdova*, 16(24),1-30. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=4762/476257828002>
- América Economía. (2019). *Cepal: movimiento de carga en puertos de América Latina y el Caribe aumenta 7,7% en 2018*. <https://www.americaeconomia.com/economia-mercados/comercio/cepal-movimiento-de-carga-en-puertos-de-america-latina-y-el-caribe>
- Anguita, C. y Sánchez, A. (2020). Proyección de los intereses de la Unión Europea en el océano Índico: una cuestión geoestratégica. *URVIO, Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad*, (27), 25-41. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=5526/552663274002>
- Arquilla, J. y Ronfeldt, D. (2001). *Networks and netwars: The future of terror, crime, and militancy*. Rand Corporation.
- Arroyo, F. (2018). *Análisis de inversiones portuarias en América Latina y el Caribe al horizonte 2040*. CAF. <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1180>
- Bagley, B. (2013). Narcotráfico y Crimen Organizado en las Américas: Principales tendencias en el siglo XXI. *Trans-pasando Fronteras: Revista estudiantil de asuntos 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 Prospección y Estrategia.
- González, J. (2010). Control y prevención de lavado de activos y financiamiento del terrorismo. Ley N° 18.494. *Revista de la Facultad de Derecho*, (29), 137-159. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=5681/568160365010>
- Hart, D. (2002). *Networks and Netwars: The future of terror, crime, and militancy*. J. Arquilla y D. Ronfeldt (Eds). RAND: National Defense Research Institute.
- Infobae. (2019). *La nueva estrategia narco para transportar droga desde Buenaventura a Europa*. <https://www.infobae.com/america/colombia/2019/03/13/la-nueva-estrategia-narco-para-transportar-droga-desde-buenaventura-a-europa/>
- Vanguardia*. (2018). Huelga en Puerto de Buenaventura deja pérdidas diarias por \$1.682 millones. <https://www.vanguardia.com/colombia/huelga-en-puerto-de-buenaventura-deja-perdidas-diarias-por-1682-millones-EBVL444635>
- Jefatura de Inteligencia Armada Nacional. (2018). *Incautación de Cocaína en las Cajas de Mar*. Bogotá.
- Jiménez, J., y Acosta, H. (2018). La geopolítica criminal de los grupos armados organizados. En Ardila, C., y Jiménez, J. (Eds.), *Convergencia de conceptos: Enfoques Sinérgicos en relación con las Amenazas a la Seguridad del Estado Colombiano* (pp. 85-115). Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”.
- Linares Hamann, J. E. (2008). Redes criminales transnacionales: Principal amenaza para la seguridad internacional en la posguerra fría. *Revista Criminalidad*, 50(1), 371-384.

- Matfess, H. y Miklaucic, M. (2016). *Beyond convergence, World without order (1st ed.)*. Center for Complex Operations.
- Micklaucic, M., y Brewer, J. (2013). *Convergence, Illicit Networks and National Security in the Age of Globalization*. Center for Complex Operations. Institute for National Strategic Studies.
- Muzzopappa, E. (2017). Inteligencia militar en Argentina. Reflexiones desde un archivo naval. *URVIO, Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad*, (21), 87-103.
- Observatorio de Drogas de Colombia. (2017). *Reporte de drogas en Colombia. Ministerio de Justicia*. http://www.odc.gov.co/Portals/1/publicaciones/pdf/odc-libro-blanco/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->

- 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 Adesg*, 4-6.
- Tecnodefensa Brasil. (20 de enero de 2016). *Tecnología y Defensa*. <http://tecnodefesa.com.br/>
- Universitat Politècnica de València. (1 de marzo de 2017). *Universitat Politècnica de València*. <http://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>