

IMPORTANCIA DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA PARA COLOMBIA*

(FRENTE A AMENAZAS COMO EL TERRORISMO,
EL CRIMEN ORGANIZADO Y EL NARCOTRÁFICO)

*Carlos Augusto Delgado Yermanos***

*Samuel Rivera-Páez****

<https://doi.org/10.25062/9786280000725.07>

Introducción

La globalización ha sido un factor fundamental para la interconexión y el desarrollo económico de los Estados; sin embargo, también ha facilitado el aumento de actividades criminales. A dicho fenómeno se lo conoce también como *globalización desviada* (Álvarez y Rodríguez, 2018).

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

Conceptos extractados, principalmente, de las asignaturas Oceanopolítica y Prospectiva, de la Maestría de Estrategia y Geopolítica de la ESDEG.

** Magister en estudios de seguridad estratégica de la Universidad Nacional de Defensa, en Washington D. C., Estados Unidos. Ingeniero naval en la especialidad electrónica, y profesional en ciencias navales de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”. Contacto: carlosdelgadodoy@gmail.com

*** Doctor (Cum Laude) en Ciencias Sociales y Humanas de la Pontificia Universidad Javeriana y Capitán de Navío de la Reserva Activa de la Armada de Colombia. Profesor titular de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”.

Si bien el impacto del crimen no excluye a ninguna actividad económica, se hace cada más evidente la convergencia de actores que han impactado la infraestructura marítima que es considerada crítica.

En ese sentido surge la pregunta sobre qué tan importante es fortalecer la seguridad marítima en Colombia frente a amenazas que pueden afectar la mencionada infraestructura, tales como el terrorismo y el narcotráfico desarrollado por organizaciones del crimen organizado. Es claro cómo, desde la estrategia marítima, se ha demostrado que el mar es un escenario de disputa entre diferentes actores internacionales (Estados-naciones), pero también, que en ocasiones las agencias de seguridad deben disputar dichos espacios con las organizaciones de crimen transnacional (OCT). Esto hace necesario contemplar el fortalecimiento del poder marítimo de cada nación mediante estrategias que apunten a garantizar que la infraestructura marítima y portuaria esté libre de los efectos negativos que pueden originarse en este tipo de organizaciones; pero también, cómo prevenir que actores ilegales que buscan desestabilizar a los regímenes democráticos concreten actos de terrorismo contra esa infraestructura. En el caso colombiano, también es de especial interés que las organizaciones dedicadas al tráfico de sustancias ilegales no puedan materializar el uso de esa infraestructura para el logro de sus objetivos criminales. Todas esas amenazas van en contra de los intereses nacionales, la seguridad de la nación y la vida y los bienes de todas las personas.

Este escenario marítimo en disputa, al igual que lo que sucede con los ambientes terrestres o los puertos aéreos, presenta algunas particularidades relacionadas con las actividades propias de cada ambiente operacional. En este caso, además de los ya nombrados, se deben considerar también los hurtos en el mar, los asaltos marítimos en zonas de fondeo y los secuestros de personas en regiones vulnerables, así como una diversidad de crímenes marítimos, que se articulan con grupos criminales a escala regional o global, y que combinan sus actividades con el tráfico de drogas ilícitas. Todo lo anterior hace parte de los escenarios de amenazas dispuestas a emplear el medio marítimo para sus fines ilegales.

A fin de entender lo planteado, conviene observar que una vez finalizada la Guerra Fría (1948-1991) surgió en el panorama mundial una

serie de retos y desafíos para los Estados, y que iban más allá de las disputas fronterizas o las luchas por intereses geopolíticos o ideológicos (Matfess y Miklaucic, 2016). Si bien el crimen marítimo no es un problema nuevo, como lo muestra la historia, que está llena de ejemplos, sí es importante destacar una nueva generación de fenómenos que han recurrido al uso de las nuevas tecnologías para fortalecer su accionar criminal. Entre ellas, como ya se mencionó están actividades relacionadas con el terrorismo, el lavado de activos, la trata de personas, el tráfico de estupefacientes y el contrabando de gran variedad de especies, entre otros. Tal configuración de amenazas llevó a que los Estados nación tuvieran que adaptar sus propias fuerzas de seguridad para contrarrestarlas. De esa forma, tras la Guerra Fría los conflictos dejaron de tener un carácter interestatal, para pasar, en muchos casos, a ser conflictos internos de baja intensidad, donde las amenazas de carácter asimétrico emplean medios irregulares para desestabilizar el orden interno rival. Según Muzzopappa (2017), los Estados se enfrentan a amenazas asimétricas como el narcotráfico y el terrorismo, que han generado la *militarización* de los cuerpos policiales, por el nivel de desestabilización que dichas actividades pueden causar en los ámbitos social y económico. En tal sentido, hay que considerar el fortalecimiento de la seguridad en zonas portuarias y la seguridad marítima en otras áreas costeras buscando reducir los problemas generados por la articulación entre el narcotráfico, el crimen organizado y el terrorismo, y la relación de todos ellos con los actores del conflicto interno colombiano.

Por lo anterior, esta investigación tiene como su objetivo analizar la importancia de la infraestructura marítima para Colombia y su vulnerabilidad frente a amenazas contemporáneas como el terrorismo, el crimen organizado y el narcotráfico. Para ello, a partir de una investigación cualitativa centrada en la reflexión teórica y conceptual sobre aspectos del poder marítimo colombiano, se discute sobre el papel que ha tenido la globalización y cuáles son los delitos de alto impacto contra la infraestructura marítima en Colombia dentro del marco de la globalización.

Al respecto, se debe tener en cuenta cómo la globalización ha sido un fenómeno que ha permitido la convergencia criminal, pues, como

proceso, ha sido empleado por actores ilegales e irregulares (Álvarez & Rodríguez, 2018). A raíz de ello, las autoridades se enfrentan a nuevas modalidades delictivas que exigen reconsiderar las estrategias de seguridad y defensa, y en tal sentido, las amenazas, hoy por hoy, operan en un sentido *transnacional*, que, según Linares Hamman (2008), traspasa la lógica del territorio nacional e incluye las relaciones desarrolladas entre individuos y grupos de diferentes nacionalidades, quienes, en la búsqueda de un lucro, establecen lazos de cooperación entre ellos, lo cual los hace más difícil de combatir. En consecuencia, es transcendental considerar la importancia de los avances de la globalización y su impacto en los diferentes sectores económicos, políticos y sociales del Estado colombiano, en el entendido de que dichos avances han facilitado el accionar de las organizaciones de crimen transnacional, y atentan, incluso, contra la infraestructura marítima de Colombia, a la cual se considera un activo estratégico de la nación.

Siendo así, el capítulo se distribuye de la siguiente forma: en una primera sección se discute sobre la importancia de la infraestructura marítima en Colombia resaltando el papel estratégico que juegan los puertos nacionales y la importancia de la proyección marítima del país. Posteriormente se analizan las diferentes formas de delito que impactan en esa infraestructura y cómo la globalización juega un papel relevante en dichos procesos, para, finalmente, presentar algunas conclusiones.

Importancia de la infraestructura marítima de Colombia como un activo estratégico

El presente apartado se propone hacer un recorrido por la actividad comercial de Colombia por vía marítima en los últimos tres años, y analizar los factores económicos y sociales que impactan esa actividad estratégica, con el fin de brindar un argumento que evidencie la importancia de dicho sector para el desarrollo de Colombia. Considerando la importancia del llamado *juego tripartito* —Estado, mercado y ciudadanía—, se hace énfasis en la importancia de los actores, los factores económicos y

la ciudadanía; esta última, abordada desde la importancia de la estrategia y las políticas públicas.

Al hacer una mirada geopolítica a lo que ha sido el comercio marítimo en Latinoamérica, se encuentra una realidad que explica muchos fenómenos ocurridos en la región. En el informe del movimiento portuario para 2018, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) indicó que la actividad portuaria superó los 53,2 millones de TEU³⁶, lo que representa el 7,1 % del movimiento de contenedores a escala mundial, si bien demostró un ligero aumento en la variación en relación con el año anterior. De igual forma, sin embargo, la misma comisión resaltó que Colombia se encuentra en el cuarto lugar entre los 10 países latinoamericanos con la mayor contribución al total del volumen de carga operado, lo cual representaría el 84,1 % del movimiento regional, listado encabezado por Brasil (CEPAL, 2019).

Lo anterior lleva a confirmar la aseveración que hacía el almirante Alfred T. Mahan, citado por Uribe (2016), cuando se refería a la importancia del mar para los Estados: “La supremacía del mar es parte integral de la destreza comercial y militar de una nación” (p. 44). Esta afirmación cobra vida más que nunca cuando se ve la posición geopolítica que han tomado en el contexto mundial países como Brasil, que se ha convertido en una potencia regional y debe su posicionamiento, en gran parte, a la eficiencia de sus puertos. Aun así, la situación, comparada con otras regiones del mundo, hace pensar en la importancia que tiene reflexionar sobre los temas portuarios. Como lo señala la CEPAL, es muy dicente, y preocupante a la vez, la comparación con otros puertos del mundo. Según la comisión, Shanghái encabeza en 2018 el movimiento de puertos a escala planetaria, con 42 010 000 TEU movilizados, frente a los casi 4 324 000 TEU que mueve Colón, en Panamá, y los casi 4 882 300 TEU que mueve Brasil en sus principales puertos: Santos y Atajai.

En Colombia, particularmente, la actividad marítima y portuaria se ha caracterizado por ser un factor que le inyecta valor agregado a la economía del país; por ello, la Ley 10 de 1978 dictaminó las normas sobre

36 Por las iniciales en inglés de *Twenty-foot Equivalent Unit*, que significa “Unidad Equivalente a Veinte Pies”.

mar territorial, considerando la soberanía nacional sobre la zona económica exclusiva (Congreso de la República de Colombia, 1978). Los puertos³⁷ en los litorales Caribe y Pacífico le generan al país importantes movimientos de carga que estimulan el empleo y el desarrollo regional, entre otros (Bobadilla & Venegas, 2018).

En su capítulo IV, “Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional”, el PND *Pacto por Colombia, pacto por la equidad* (2018-2022) establece la política portuaria y fija objetivos y estrategias para que el transporte marítimo y la actividad portuaria se desarrollen de forma segura y eficiente en el país (Vallejo, 2019).

En su objetivo No. 1 —fortalecer el sistema portuario colombiano y sus accesos marítimos—, el pacto fija lineamientos al Ministerio de Transporte para que, en coordinación con los demás actores responsables de la actividad marítima a través de los puertos, supla las necesidades de la industria marítima mundial, del comercio y del aparato productivo, y que se identifiquen acciones para el mejoramiento o nuevas oportunidades de servicios a carga y pasajeros (DNP, 2018, p. 535). De igual forma, al sector defensa se le dan lineamientos para que la Armada Nacional y la Dimar incrementen el nivel de seguridad integral marítima³⁸ y la cobertura del control de tráfico (DNP, 2018, p. 536), mediante estrategias articuladas con los diferentes actores, para mantener seguro el tránsito de buques a los terminales portuarios en las costas Caribe y Pacífica, considerando que en Colombia se realizan 22 916 arribos anuales a dichos puertos, los cuales requieren seguridad y protección para prevenir eventos adversos (DNP, 2018, p. 18).

37 Puerto es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras, canales de acceso e instalaciones de servicios que permiten aprovechar un área frente a la costa o la ribera de un río, en condiciones favorables para operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, y el intercambio de mercancía entre tráfico terrestre, marítimo o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, los muelles y los embarcaderos (Ley No. 01 de 1991, por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones, 1991, art 5.11).

38 Seguridad integral marítima es la gestión conjunta entre la Autoridad Marítima colombiana y los usuarios, dirigida a minimizar el riesgo para el hombre, el medio y los bienes derivado de las actividades marítimas. Lo anterior, garantizando el cumplimiento de normas de carácter internacional y local, a fin de salvaguardar la vida humana en el mar, prevenir la contaminación del medio marino y proteger los buques y las instalaciones portuarias (Dirección General Marítima, 2018, p. 65).

Actores

El comercio marítimo es una actividad que se involucra con varias instituciones nacionales e internacionales. Por su valor estratégico para el Estado, así como por su importancia para el sector privado en el movimiento de mercancías, es importante resaltar los principales actores que participan en toda la cadena. En su libro *Seapower: A Guide for the Twenty-first Century* (2018), el profesor Till hace un análisis de la importancia de la trilogía milicia-sociedad-gobierno, desde el ámbito de la geografía marítima, los recursos marítimos, la economía marítima y los avances tecnológicos; el autor resalta de ello cómo cada factor es determinante y desempeña un papel en la capacidad marítima de una Nación (Uribe et al., 2016). Por eso, a efectos de este ensayo se identifican los siguientes actores: 1) el *Gobierno*, como formulador de políticas públicas y responsable de la actividad económica del país; 2) la *milicia*, como el garante de la actividad marítima en los espacios jurisdiccionales de un Estado, definido para Colombia en el artículo 217 de la Constitución Nacional, y finalmente, 3) la *sociedad*, representada por las empresas privadas de transporte marítimo, dueñas o explotadoras comerciales de buques e instalaciones portuarias.

El impacto de los factores socioeconómicos en los puertos colombianos como un componente estratégico

Para analizar la importancia del comercio por vía marítima, siguiendo la metodología por escenarios, sugerida por Godet (2007, p. 45), se hará una *exploración* de los factores económicos y sociales que impactan el desarrollo de la actividad portuaria, para que a través de una mirada proactiva se pueda generar una herramienta que permita cumplir con los propósitos y las acciones de los actores involucrados.

Al hacer dicha exploración de lo que ha sido el movimiento de buques a través de los puertos, se aprecia que en los últimos tres años se ha mantenido un flujo importante de buques por los puertos colombianos

(América Economía, 2018), donde Cartagena y Barranquilla, en el Caribe, y Buenaventura, en el Pacífico, mantienen los números más elevados, tal como lo hacía ver la CEPAL en su informe de movimiento de puertos para 2018, según se ve en la tabla 4.

Tabla 4. Movimiento de buques por puertos colombianos (2017-2019)

Zona Portuaria	Ene. - Dic. 2017		Ene. - Dic. 2018		Ene. - Dic. 2019		Variación (%) (2017-2018)	Variación (%) (2018-2019)
	Cantidad	* Part. (%)	Cantidad	* Part. (%)	Cantidad	* Part. (%)		
Z.P. Región Caribe	9.147	79,6	9.180	78,6	9.446	79,5	0,4	2,9
Barranquilla	1.537	13,4	1.408	12,1	1.561	13,1	-8,4	10,9
Cartagena	3.928	34,2	4.228	36,2	4.213	35,5	7,6	-0,4
Ciénaga	543	4,7	485	4,2	580	4,9	-10,7	19,6
G. Morrosquillo	455	4	363	3,1	341	2,9	-20,2	-6,1
La Guajira	492	4,3	497	4,3	423	3,6	1	-14,9
San Andrés	459	4	437	3,7	453	3,8	-4,8	3,7
Santa Marta	1.194	10,4	1.002	8,6	1.036	8,7	-16,1	3,4
Turbo	539	4,7	760	6,6	839	7,1	41	10,4
Z.P. Region Región Pacífico Pacífico	1.335	11,6	1.521	13	1.361	11,5	13,9	-10,5
Buenaventura	1.298	11,3	1.485	12,7	1.310	11	14,4	-11,8
Tumaco	37	0,3	36	0,3	51	0,4	-2,7	41,7
Z.P. Río Río Magdalena	1.014	8,8	977	8,4	1.073	9	-3,6	9,8
Barrancabermeja	992	8,6	950	8,1	1.059	8,9	-4,2	11,5
Río Magdalena	22	0,2	27	0,2	14	0,1	22,7	-48,1
Total arribos buques	11.496	100	11.678	100	11.800	100	1,6	1,7

Fuente: Superintendencias de Puertos de Colombia (2019).

En relación con lo anterior, y en términos de carga movilizada, para el caso de Buenaventura, durante 2017 se movilizaron 9 506 000 toneladas de carga, de las cuales, 7 233 000 toneladas estuvieron representadas en importaciones de granel sólido (cereales, fertilizantes y minerales) y 1 734 000 toneladas fueron de exportación en carga general, lo que convierte a este puerto en el principal de Colombia sobre el Pacífico, por donde ingresa el 52 % de la carga al país (Pérez, 2017). El puerto de Cartagena, especializado en el movimiento de contenedores, durante el mismo periodo movilizó 3000 buques al año; algunos de ellos, hasta de 16 000 TEU y aumentó la capacidad de movimiento anual a 2 millones de TEU. En la tabla 5 se puede apreciar una disminución sustancial del movimiento de carga en 2019 en relación con los años anteriores; especialmente, en los puertos del Pacífico: Buenaventura y Tumaco.

Tabla 5. Movimiento de carga por puertos colombianos (2017-2019)

Zona Portuaria	Ene. - Dic. 2017		Ene. - Dic. 2018		Ene. - Dic. 2019		Variación (%) (2017-2018)	Variación (%) (2018-2019)
	Ton	* Part. (%)	Ton	* Part. (%)	Ton	* Part. (%)		
Z.P. Región Caribe	176.894.178	86,2	172.582.778	85,7	173.603.585	88,9	-2,4	0,6
Ciénaga	48.342.761	23,6	46.006.833	22,8	47.495.852	24,3	-4,8	3,2
Cartagena	38.110.796	18,6	39.922.579	19,8	41.893.625	21,5	4,8	4,9
G. Morrosquillo	33.975.094	16,6	30.743.841	15,3	32.748.161	16,8	-9,5	6,5
La Guajira	33.182.149	16,2	31.862.084	15,8	27.622.809	14,1	-4	-13,3
Santa Marta	11.697.627	5,7	11.691.247	5,8	11.777.497	6	-0,1	0,7
Barranquilla	10.317.618	5	11.058.921	5,5	10.833.27	5,5	7,2	-2
Turbo	927.692	0,5	954.097	0,5	908.097	0,5	2,8	-4,8
San Andrés	340.442	0,2	343.176	0,2	324.271	0,2	0,8	-5,5
Z.P. Región Pacífico	25.699.218	12,5	26.496.016	13,2	19.335.957	9,9	3,1	-27

Fuente: Superintendencia de Puertos de Colombia (2019).

La actividad comercial nacional e internacional por vía marítima se basa, fundamentalmente, en el movimiento de carga a través de contenedores y de la exportación y la importación de hidrocarburos, gases y materias químicas, sin descartar otros productos de igual importancia, como granos, cereales y café. En términos de movimiento de contenedores, el puerto de Cartagena se encuentra dentro del *ranking* de los 20 principales puertos de Latinoamérica, en el quinto lugar, lo cual indica que las actividades portuarias representan para Colombia una importante fuente de desarrollo económico, frente a sus vecinos latinoamericanos, como Panamá, Brasil y Perú (CEPAL, 2017).

En la tabla 6 se observa la tendencia que se presenta en el movimiento de contenedores a través de los principales puertos: hay una disminución sustancial de carga en el tránsito internacional durante los periodos correspondientes a 2018 y 2019, lo cual se puede atribuir a que por la falta de seguridad en los puertos —especialmente, los del Pacífico—, las empresas de transporte marítimo (navieras) podrían haber cambiado sus preferencias comerciales hacia puertos en otros países donde se ofrezcan mejores condiciones.

De igual forma, aunque en menor proporción, la carga de exportación por contenedores también disminuyó; especialmente, a lo largo del periodo 2019. Ambas tendencias deben ser una preocupación del Gobierno nacional y de las entidades interesadas, para que no se mantengan ni lleguen a afectar la economía nacional, pues la infraestructura portuaria aporta cerca de 5,3 % del PIB (Superintendencia de Transporte, 2020). Pero lo más importante, aún, es la dependencia comercial en materia de adquisición, comercialización o transporte de materia prima en grandes volúmenes. En 2018, el paro en el puerto de Buenaventura dejó pérdidas diarias de 1682 millones de pesos (*Vanguardia*, 2018).

Tabla 6. Movimiento de carga por contenedores por puertos colombianos (2017-2019)

Tráfico portuario	Ene.-Dic. 2017	* Part. (%)	Ene.-Dic. Ene-Dic 2018	* Part. (%)	Ene.-Dic. Ene-Dic 2019	* Part. (%)	Variación (%) (2017-2018)	Variación (%) (2018-2019)
Exportación	135.888.603	66,2	131.069.446	65,1	128.455.349	65,8	-3,5	-2
Importación	39.692.429	19,3	39.042.624	19,4	39.109.334	20	-1,6	0,2
Comercio Exterior	175.581.032	85,6	170.112.070	84,5	167.564.683	85,8	-3,1	-1,5
Tránsito Internacional	1.843.383	0,9	300.669	0,1	265.899	0,1	-83,7	-11,6
Transbordo	21.576.031	10,5	24.479.583	12,2	22.532.872	11,5	13,5	-8
Cabotaje	3.563.302	1,7	4.222.644	2,1	2.704.304	1,4	18,5	-36
Fluvial	2.604.007	1,3	2.250.144	1,1	2.144.921	1,1	-13,6	-4,7
Transitoria	38.761	0	22.269	0	25.865	0	-42,5	16,1
Movilización a bordo	16.195	0	-	-	4.301	0	0	0
Total tráfico portuario	205.222.711	100	201.387.380	100	195.242.844	100	-1,9	-3,1

Fuente: Superintendencia de Puertos de Colombia (2019).

Ahora bien, la otra actividad importante para la economía nacional que se desarrolla a través de los puertos es el movimiento de hidrocarburos, carbón, productos químicos y gases, los cuales constituyen los principales productos en la cadena de exportación e importación que realiza el país, como se evidencia en las tablas 7 y 8. Para el caso del petróleo, el puerto del golfo de Morrosquillo es el de mayor importancia para el movimiento de hidrocarburos en Colombia, y el principal exportador a mercados mundiales. Es también la zona portuaria de mayor tráfico en el país, con más de 39 millones de toneladas, equivalentes al 21 % del tráfico portuario nacional (Pérez, 2017); mientras, Santa Marta se constituye en el puerto por donde más se mueve el carbón a granel, con una participación del 26 %, según lo cual logra movilizar más de 1 000 000 de toneladas (Pérez, 2017).

Tabla 7. Principales productos exportados por puertos colombianos (2017-2019)

Principales productos exportados	Ene.-Dic. Ene - Dic 2017		Ene.-Dic. Ene - Dic 2018		Ene.-Dic. Ene - Dic 2019		Variación (%) (2017-2018)	Variación (%) (2018-2019)
	Ton	Part. (%)	Ton	Part. (%)	Ton	Part. (%)		
Carbón	85.941.097	63,2	82.533.477	63,0	78.194.861	60,9	-4,0	-5,3
Petroleo Petróleo	39.455.248	29,0	37.398.369	28,5	38.514.850	30,0	-5,2	3,0
Huila Hulla, Coque y Briquetas	1.575.347	1,2	1.915.380	1,5	1.653.346	1,3	21,6	-13,7
Menaje doméstico	1.496.310	1,1	768.514	0,6	760.814	0,6	-48,6	-1,0
Banano	895.584	0,7	1.052.038	0,8	911.606	0,7	17,5	-13,3
Aceites y grasas de origen vegetal	894.524	0,7	804.794	0,6	594.961	0,5	-10,0	-26,1
Cajas y embalajes en general	39.297	0,0	851.483	0,6	1.061.085	0,8	2066,8	24,6
Azúcar y preparados de azúcar y miel	247.105	0,2	720.618	0,5	965.439	0,8	191,6	34,0
Polietileno y materiales plásticos	626.680	0,5	617.866	0,5	663.532	0,5	-1,4	7,4
Clinker	444.351	0,3	347.693	0,3	482.055	0,4	-21,8	38,6
Café Excelsoexcelso	328.157	0,2	438.706	0,3	454.961	0,4	33,7	3,7
Otros Productos	3.944.902	2,9	3.620.508	2,8	4.197.840	3,3	-8,2	15,9

Fuente: Superintendencias de Puertos de Colombia (2019).

Según la Superintendencia de Puertos de Colombia, para 2019, la carga de carbón y la de petróleo fueron los principales productos exportados, con una participación significativa del 90,9 % frente al total de carga exportada —principalmente, por los puertos del Caribe—; por ende, esta actividad constituye un activo estratégico para la economía nacional y, por lo tanto, de especial atención para mantener el flujo constante y seguro de esta actividad (Superintendencia de Puertos de Colombia, 2019).

**Tabla 8. Principales productos importados
por puertos colombianos (2017-2019)**

Principales productos importados	Ene. - Dic. 2017		Ene.-Dic.Ene - Dic 2018		Ene.-Dic.Ene - Dic 2019		Variación (%) (2017-2018)	Variación (%) (2018-2019)
	Ton	*Part. (%)	Ton	*Part. (%)	Ton	*Part. (%)		
Petróleo	8.507.598	21,4	6.985.901	17,9	7.719.876	19,7	-17,9	10,5
Maíz	5.936.423	15,0	4.691.583	12,0	5.137.186	13,1	-21,0	9,5
Productos químicos industriales	2.397.933	6,0	2.380.980	6,1	1.965.569	5,0	-0,7	-17,4
Menaje doméstico	2.080.038	5,2	1.717.104	4,4	2.517.039	6,4	-17,4	46,4
Cereales, granos y sus preparados	477.131	1,2	3.226.516	8,3	1.991.178	5,1	576,2	-38,3
Cajas y embalajes en general	174.355	0,4	1.726.531	4,4	2.527.900	6,5	890,2	46,4
Soya	1.766.673	4,5	1.121.430	2,9	1.048.311	2,7	-36,5	-6,5
Acero	778.644	2,0	1.739.401	4,5	1.391.838	3,6	123,4	-20,0
Trigo	1.389.279	3,5	998.563	2,6	1.075.814	2,8	-28,1	7,7
Productos alimenticios	1.511.850	3,8	997.161	2,6	794.019	2,0	0,3	-20,4
Productos químicos	966.045	2,4	873.405	2,2	758.722	1,9	-9,6	-13,1
Otros Productos	13.706.459	34,5	12.584.047	32,2	12.181.870	31,1	-8,2	-3,2
Total toneladas	39.692.429	100	39.042.624	100	39.109.334	100	-1,6	0,2

Fuente: Superintendencias de Puertos de Colombia (2019).

Para el caso de las importaciones, la participación del petróleo fue del 19,7 %, la cual ingresó al país a través de Santa Marta, Cartagena y Barranquilla (Supertransporte, 2019, p. 14), pero, de igual forma, el maíz y otros productos aportaron al funcionamiento de la economía nacional.

Teniendo en cuenta lo anterior y considerando la importancia de las exportaciones y las importaciones para el país, es importante contrastarla con postulados desarrollados por el Profesor Geoffrey Till sobre estrategia marítima y sobre el aprovechamiento del comercio por mar en beneficio del Estado (Till, 2018). Uno de ellos fue el *ciclo marítimo virtuoso*, el cual se fundamenta en que el Estado desarrolla una alta capacidad comercial marítima aprovechando sus recursos marítimos y, por lo tanto, podrá contar con los recursos económicos y la infraestructura naval para construir y mantener indefinidamente su Fuerza Naval, y que obtenga la supremacía marítima que se logra con la voluntad política para desarrollar el comercio marítimo (Uribe et al., 2016).

De igual forma, en su libro *Prospectiva Estratégica: problemas y métodos* Michael Godet (2007) alude a la anticipación a la acción a través de la apropiación. Para ello, hace uso del *logos* como reflexión estratégica (gobierno); del *epithumia*, como apropiación o motivación y movilización (sociedad), y del *erga*, como acción-voluntad estratégica (milicia). Tal como lo refieren Till y Godet en sus publicaciones, se nos muestra la estrecha relación que debe existir entre los actores involucrados para abordar el problema y anticiparse a la acción y reducir la incertidumbre. Con base en los postulados de Godet (2007), se puede hacer una analogía de sus conceptos con el ámbito marítimo planteado por Till, y donde el *libro azul* se asocia a los lineamientos y las políticas gubernamentales (preactividad), y el *libro amarillo*, a las acciones del sector privado de comercio marítimo (proactividad), para que, finalmente, se vea materializado en el *libro verde*, con el accionar de la Fuerza Naval organizada para adelantarse a cualquier acción de los grupos de crimen transnacional o, de hecho, neutralizarla (Hart, 2002).

Importancia estratégica de los puertos para el poder marítimo

Ahora bien, sin lugar a duda, los puertos colombianos han implementado medidas en pro del desarrollo tecnológico buscando la eficien-

cia en la operación en el servicio de los buques, y han estimulado el empleo de capital humano local, entre otros. Pero se observa que, al lado de este desarrollo tecnológico y de prosperidad, se han acrecentado focos sociales con elevados niveles de desigualdad y de exclusión social, lo cual lleva a que los puertos sean “caldo de cultivo” para el desarrollo de actividades delincuenciales como el tráfico de drogas ilícitas, el contrabando y la migración irregular, que afectan la normal actividad marítima y portuaria, y generan importantes desafíos para las instituciones del Gobierno, así como a las propias navieras (Anguita & Sánchez, 2020).

Es claro que todo cuanto pasa en el mar se genera, necesariamente, desde tierra firme, y que toda actividad que sucede en el mar tendrá, necesariamente, sus repercusiones en tierra. Esta premisa abarca el contexto no solo de la actividad legal, sino también, el de la ilegalidad. Varios autores han coincidido con dicha premisa, y se le ha agregado una adicional, cuando se refiere que las actividades ilícitas tienen su origen en tierra, y más exactamente, en zonas marginales e invisibles, con muchas problemáticas sociales, y que ven en la actividad ilícita una forma de mejorar sus condiciones de vida (Uribe et al., 2017).

Si se examina un poco más detenidamente la enunciada premisa y se la aplica al caso colombiano, se podrán encontrar algunas coincidencias que la ratificarán tanto para los puertos en el Caribe como para los del Pacífico. La mejor referencia de la que se puede hacer uso es del coeficiente de Gini³⁹. El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) ha relacionado el comportamiento de ese coeficiente desde 2002. Ahí se puede observar que el índice de desigualdad en las costas Caribe y Pacífica ha sido elevado en relación con otras zonas del país; las más desiguales son los departamentos de Córdoba y Guajira, en el Caribe, y Chocó y Cauca, en el Pacífico; todos ellos, departamentos que albergan algunos de las principales terminales portuarias del país.

39 Es el indicador que se utiliza con más frecuencia para medir el grado de desigualdad en la distribución del ingreso en un país. En términos gráficos, es la distancia entre la curva de Lorenz y la línea de equidistribución. Este coeficiente varía entre cero y uno. En situación de perfecta igualdad, el resultado es igual a cero porque sugiere que todos los hogares dentro de una sociedad tienen el mismo ingreso, o que el ingreso está equitativamente distribuido. Cuando el Gini es igual a uno, la desigualdad es total; es decir, el ingreso se concentra en un hogar o un individuo (DANE, 2013).

De la misma forma, el DANE suministra información muy útil para seguir analizando el objeto de estudio. De la variedad de indicadores, se han seleccionado solo dos, que servirán para sustentar las premisas planteadas. El primero de ellos son los hogares con niños que no asisten a la escuela⁴⁰, y el segundo, hogares conformados por personas que habitan viviendas con servicios inadecuados⁴¹. Una vez más, llama la atención que solo para estos dos indicadores la tendencia se mantiene como con el Gini. Las costas —en especial, aquellas zonas donde funcionan los principales puertos del país— son lugares en los cuales ni las condiciones ni la calidad de vida de los habitantes son las mejores, y que ello, necesariamente, los obliga a buscar formas alternativas para poder sobrevivir.

Por lo expuesto, algunos autores plantean que existe una relación cercana entre los problemas sociales de las regiones Caribe y Pacífico y las nuevas amenazas marítimas, que tienen efectos en el orden público, la salud pública y la seguridad marítima del Estado, y respecto a lo cual se mencionan impedimentos, no solo nacionales, sino también regionales, para el desarrollo de la infraestructura marítima (Uribe et al., 2017), en tanto que pocos Estados tienen como interés nacional la proyección del poder marítimo. Si bien cada Estado es autónomo sobre el manejo y el desarrollo de sus costas, es importante considerar que Colombia y la región carecen de la proyección de su poder marítimo y de la construcción de una agenda regional que desarrolle el sector. No existe una conciencia frente a la importancia de la infraestructura marítima y, por lo tanto, se carece de estrategias para garantizar su seguridad; se desconoce de esta manera su potencial estratégico para el desarrollo integral de la sociedad.

40 Este componente busca medir la satisfacción de necesidades educativas mínimas para la población infantil, y para ello se consideran los hogares con la inasistencia escolar como aquellos donde uno o más niños mayores de 6 años y menores de 12 años, parientes del jefe, no asisten a un centro de educación formal. (DANE, 2018).

41 Los hogares o las personas que en la estimación de este componente se consideran afectados por la falta de servicios adecuados con aquellos que en el área de cabecera habitan viviendas que no tienen sanitario o servicio de acueducto, y que se proveen de agua lluvia, carrotanque, río, quebrada, manantial o nacimiento.

De acuerdo con lo anterior, se requiere una agenda nacional que reconsidere el importante potencial del desarrollo del poder marítimo; particularmente, el relacionado con la infraestructura portuaria en materia de control y vigilancia, teniendo en cuenta que tal desarrollo puede ser una alternativa para el progreso social integral del país, por lo cual el desarrollo del sector debe ser un tema de interés nacional. Y mientras se genera dicha transformación en el imaginario social, se debe fortalecer su seguridad teniendo en cuenta los riesgos y las amenazas.

Si se mira un poco más en detalle el caso específico de Buenaventura, se encontrará un muy buen ejemplo de lo que aquí se plantea. El abandono por parte de los diferentes gobiernos a lo largo de la historia, en cuanto a la formulación y la implementación de políticas públicas razonables y coherentes, ha ocasionado que el principal puerto de Colombia en el Pacífico, por donde se mueve el 52 % de la economía nacional, tenga serios problemas de seguridad, ocasionados por la falta de las mínimas condiciones de supervivencia de sus pobladores.

Importancia de la proyección marítima en la estrategia nacional

A continuación, se describe la importancia de considerar el planteamiento estratégico frente a la seguridad marítima, teniendo en cuenta normativas internacionales y nacionales como parte de la necesidad de poner en marcha responsabilidades adquiridas internacionalmente y el acondicionamiento de herramientas de cooperación conforme al contexto social.

Y ante la situación planteada en los apartados anteriores, las preguntas que saltan a la vista son: ¿qué hay que hacer? ¿Qué se puede hacer? ¿Qué se va a hacer? ¿Cómo se va a hacer? Una propuesta de solución consistiría en establecer una serie de acciones *proactivas* en el sector marítimo debido a la importancia del comercio, con el fin de no seguir siendo *reactivos* ante los hechos criminales que se han venido presentando por años; problemas que podrían afectar la economía nacional ante las

entidades marítimas a escala internacional, por la falta de seguridad y la falta de condiciones para una operación marítima segura.

Así pues, desde el punto de vista prospectivo-proactivo, es importante resaltar la necesidad de implementar medidas de seguridad para que el comercio marítimo de Colombia, activo estratégico para la economía nacional, se mantenga en alto grado de efectividad, eficiencia y seguridad; pero, de igual forma, la adopción de políticas públicas que mejoren las condiciones y la calidad de vida de las comunidades ribereñas, y que se minimicen las acciones delictuales por factores sociales. De igual forma, es importante involucrar en esta ecuación al sector privado, como actor importante dentro de “la trilogía” que plantea el profesor Till, o el *triángulo griego* que plantea Godet (2007). Por tal motivo, se plantean las siguientes consideraciones:

1. Los medios y los métodos tradicionalmente usados por los Estados ya quedaron atrás. Ahora deben adoptarse estrategias mucho más fuertes y contundentes; es decir, acciones direccionadas a objetivos específicos que contemplen la mayor cantidad posible de variables, para que su ejecución sea acertada. Muchas de las organizaciones de crimen transnacional emplean todos los medios disponibles en su acción delictiva, por lo cual los Estados en su conjunto deben unirse para formular políticas públicas y normas flexibles y adaptables, conforme a las dinámicas criminales. El objetivo es que la ilegalidad no debe traspasar las fronteras y que no afecte las instituciones de un Estado.

2. Se requiere que el Gobierno nacional, el sector privado de transporte marítimo y las autoridades encargadas de garantizar la seguridad de la operación de este converjan en políticas de cooperación, a fin de que la economía nacional a través de los puertos colombianos no se vea afectada por la *convergencia* de actividades de las organizaciones de crimen transnacional.

Finalmente, se propone aplicar la ecuación de estrategia desarrollada por ESDEG, y propuesta por Sánchez Hurtado (2014), quien plantea que la ecuación estratégica es igual a fines, medios, modos, riesgos, estrategia del adversario y entorno.

Consecuente con lo anterior, se propone considerar las siguientes categorías, tomadas del desarrollo del presente capítulo, para tenerlas en cuenta en función de la importancia de la infraestructura marítima y en consonancia con los procesos de la globalización en el contexto mundial actual. Y de donde resulta evidente la necesidad de establecer estrategias a fin de contener las amenazas existentes y evitar riesgos a largo plazo tomando como premisa la multiplicidad de actores criminales:

- **F (fines):** Fines esenciales del Estado, de acuerdo con el artículo 2 de la Constitución Nacional.
- **Me (medios):** Políticas públicas, estrategias de los sectores privado y público y la Fuerza Naval Organizada.
- **Mo (modo):** Articulación de las instituciones públicas y privadas con responsabilidades en el comercio marítimo.
- **R (riesgos):** Disponibilidad presupuestal para implementar la estrategia propuesta.
- **Ea (E. del adversario):** Convergencia del crimen organizado transnacional.
- **En (E. del entorno):** Voluntad estratégica y conciencia marítima de los actores.

Así las cosas, desde el punto de vista *preactivo*, el comercio marítimo ofrece inmensas oportunidades a los Estados y permite hacer grandes innovaciones en el sector. Así pues, se debe fortalecer el marco regulatorio, como se hizo con el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), el cual se firmó en 2001, cuando la Organización Marítima Internacional (OMI) estableció un compendio de medidas de seguridad contra la piratería, el terrorismo y el narcotráfico (OMI, 2001). Este código hace parte de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, firmada en Londres el 1 de noviembre de 1974, y del Protocolo de 1978, relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, aprobado, a su vez, en Colombia, mediante la Ley 8 de 1980. Se aplica este último en todo el territorio nacional, donde haya instalaciones portuarias dedicadas al comercio

exterior y a los viajes internacionales, así como a buques de pasajeros y de carga de transporte internacional con arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas que recalen en dichas instalaciones y en unidades móviles de perforación mar adentro (Congreso de la República Colombia, 1980); sin embargo, se debe resaltar que es en 2004, mediante el Decreto 730 de 2004, cuando se adoptan las medidas contempladas en el mencionado código.

En esta medida, un importante punto por resaltar es que no solo debe adecuarse la normativa doméstica a la normativa internacional, sino que, además, el Estado debe generar herramientas direccionadas a la cooperación internacional, conforme al contexto regional y frente dinámicas criminales; esto, mediante la identificación de riesgos, peligros y amenazas comunes en la región. Así mismo, debe existir una agenda bilateral o multilateral que permita generar una seguridad integral marítima mediante la cooperación internacional, en el entendido de que los problemas relacionados con la criminalidad y las diferentes amenazas es de carácter trasnacional, y, por tanto, es responsabilidad de la comunidad internacional enfrentarlos.

En lo anterior debe tenerse en cuenta la dinámica de oferta y demanda de servicios criminales que tienen algunas organizaciones al margen de la ley para financiar su guerra: servir como proveedores de bienes y servicios; es decir, una red que opera y emplea, principalmente, los puertos marítimos (Pérez, 2007).

Destacado ese punto, es necesario resaltar también que los principales objetivos del PBIP fueron establecer procedimientos con el fin de: a) detectar y evaluar las amenazas para la protección marítima y tomar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques y a las instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional; b) definir las funciones y las responsabilidades respectivas de todas las partes mencionadas, a escala tanto nacional como internacional, para garantizar la protección marítima; c) garantizar un intercambio y un cotejo rápidos y eficaces de la información relativa a la protección marítima, y d) ofrecer un método para hacer evaluaciones de la protección marítima de modo que pueda disponerse de planes y procedimien-

tos a fin de reaccionar ante los cambios en los niveles de protección y tener la confianza en que existen medidas adecuadas y proporcionadas para garantizar la protección marítima.

Dichos puntos deben ser prioridad en los PND, dada la importancia de que se cumplan los lineamientos internacionales; pero aún más importante es poner en práctica los compromisos adquiridos, toda vez que también benefician de manera integral el desarrollo nacional. Importante, así mismo, es resaltar que dichos objetivos también deben ser trabajados con los Estados vecinos, para que la acción sea más contundente, además de acondicionar o adecuar los reglamentos internos a las necesidades contemporáneas frente a la sostenibilidad marítima (Sagaray, 2010).

De igual forma, la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros de 2018 ha fijado lineamientos relacionados con el conocimiento, el uso y el aprovechamiento de los recursos que posee el país en sus espacios oceánicos y costeros, bajo los principios del desarrollo sostenible, el trabajo interinstitucional e intersectorial y el respeto a la regulación marítima internacional, considerando la necesidad de avanzar en procesos de protección del medio marino (Comisión Colombiana del Océano, 2018).

Esta política reconoce que esos recursos marinos se traducen en un eje potencial de desarrollo económico, social y cultural para el país. Con esa política se dio un giro importante a lo que hasta esa época era el manejo de los puertos, con la inversión de capitales privados mediante el modelo de concesiones portuarias; así se convirtió a los terminales marítimos colombianos en referentes regionales y acreedores de reconocimiento internacional en calidad (Comisión Colombiana del Océano, 2018). Así mismo, esta política resalta la necesidad de hacer alianzas con el sector privado, a fin de ampliar la capacidad portuaria y dar respuesta a las nuevas dinámicas y los nuevos retos comerciales en materia de comercio exterior.

Este último punto debe contemplar la participación interinstitucional, donde la Dimar debe tener una amplia participación, toda vez que su misionalidad se fundamenta en el “fortalecimiento del poder marítimo

nacional, velando por la seguridad integral marítima, la protección de la vida humana en el mar, la promoción de las actividades marítimas y el desarrollo científico y tecnológico de la Nación” (Dirección General Marítima, 2020a, párrafo 1).

Estos dos elementos constituyen solo dos ejemplos del universo de reglamentación que tiene el sector marítimo para que esta actividad sea segura y del mayor beneficio para las economías de los Estados. Y representan una aproximación importante para que los Estados y el sector privado puedan implementar medidas orientadas a prevenir cualquier tipo de amenaza en buques e instalaciones portuarias, así como a enfrentar una amenaza si esta ha vulnerado las medidas preventivas.

Por lo anterior, se puede concluir la importancia de la infraestructura marítima para el logro de los objetivos nacionales, debido a que articula el interés del Estado con el papel fundamental que tiene la cadena de suministro relativa al comercio y el mercado; sin embargo, y teniendo en cuenta el juego tripartito, se hace necesario profundizar en acciones interagenciales para articular a la ciudadanía a través de la participación en la formulación de políticas públicas en defensa del sector contra amenazas relacionadas con el terrorismo, el crimen organizado y, actualmente, a raíz de la globalización, el contrabando y el narcotráfico.

Finalmente, ya sea proactiva o preactiva la aproximación que se asuma para proteger el comercio marítimo de un Estado, y en particular, del colombiano, es claro que debe existir una voluntad estratégica por parte del Estado, pero, de igual forma, una motivación y una movilización de la empresa privada, representada por las navieras, como actores fundamentales de “la trilogía” de Till o el “triángulo griego” de Godet (2007). Es de la única forma como se podrá garantizar que la actividad marítima comercial se blinde contra las amenazas típicas de la época contemporánea, al igual que contra las producidas por la descomposición social de una ciudad-puerto.

Por último, resulta importante considerar que la globalización, sumada a la posición geográfica y a los aspectos sociales, políticos y económicos, imponen una serie de retos y desafíos al comercio de mercancías por vía marítima, como soporte fundamental para la economía nacional.

Delitos de alto impacto hacia la infraestructura portuaria en Colombia

Es importante reconocer las amenazas persistentes que subyacen a la infraestructura portuaria, así como reconocer el impacto que pueden causar sobre el poder marítimo. En tal sentido, de manera práctica, se exponen a continuación las más destacadas actividades ilegales; ello, sin dejar de señalar la vulnerabilidad de la infraestructura y, por tanto, su importancia estratégica.

¿Qué es la *infraestructura crítica*? Se la entiende como los “sistemas que se consideran esenciales y los servicios que prestan son vitales para las operaciones cotidianas, la economía, la seguridad y el bienestar general de las sociedades modernas” (Unión Europea, 2008).

Por lo anterior, la infraestructura portuaria comprende: *offshore*; plataformas marítimas ubicadas lejos de las costas, y que requieren una planeación para su posicionamiento correcto (Ruge et al., 2018); cables submarinos; sistemas de redes utilizados desde 1945 (Glover, 2017); puertos de transporte, que, a su vez, se componen de muelles, almacenes, silos, patios y edificios administrativos, entre otros, que son necesarios para la operación marítima. Esto incluye también la infraestructura naval, como bases, astilleros y constructores navales.

Amenazas para el sector marítimo: terrorismo, narcotráfico y crimen organizado

Teniendo claro por qué resulta de especial interés proteger la infraestructura marítima, es clave entender la interconexión, la interdependencia y la capacidad de adaptación de las organizaciones de crimen. Las amenazas, caracterizadas por ser organizaciones que pueden combinarse (convergencia), poseen intenciones (intereses) y capacidades (de armado, logísticas, tecnológicas y políticas, entre otras), y representan una amenaza cada vez mayor a la seguridad y defensa; en particular, si se toman en cuenta las dinámicas tecnológicas y de información propiciadas por la globalización. Por lo tanto, las amenazas demandan por parte del

Estado un trabajo mayor y más compromiso de las instituciones privadas y públicas para generar estrategias conjuntas y de acción más articuladas que busquen propósitos comunes frente al fortalecimiento del poder marítimo y la seguridad de su infraestructura, teniendo en cuenta la falta de proyección de Colombia sobre sus cuerpos de agua, una alternativa integral que se debe explorar para el desarrollo sostenible del Estado.

¿Por qué es importante la infraestructura marítima en la geopolítica? Según Anguita Sánchez (2020), la proyección hacia el océano es un aspecto fundamental de la geopolítica y de la geoestrategia. Por lo anterior, desde un enfoque teórico sustentado en la oceanopolítica, existe una fuerte influencia del océano sobre los intereses políticos, y ello implica considerar el poder marítimo y el poder naval (Rodríguez, 2016).

Así las cosas, el presente documento emplea el *enfoque conceptual*, que entiende la oceanopolítica como una parte integral de la geoestrategia, entendida, a su vez, en los siguientes términos:

El mar como elemento de poder y comunicación. En cambio, en la Oceanopolítica se trata de ocupar el espacio oceánico como un verdadero espacio de conocimiento y desarrollo del Estado. De esta manera, se parte de la Geografía en la que se destaca el Mar y se termina con la Oceanopolítica. (Duvauchelle, 1996, p. 4)

Este enfoque se fundamenta en el desarrollo para la proyección del poder de un Estado, un aspecto que se debe contemplar en el escenario de globalización y en la implementación de nuevas tecnologías, pues los Estados, así como los demás actores del sistema internacional, confluyen en el escenario marítimo.

Por su parte, se resalta el proceso de globalización, que ha traído consigo transformaciones importantes para los Estados: movimientos de capitales, nuevas alianzas, desarrollos tecnológicos en transporte y en sistemas de comunicación. Pero a la par con dichos beneficios, ha facilitado, de alguna forma, el intercambio entre el comercio de bienes ilícitos y la consolidación de alianzas entre organizaciones criminales de todo el mundo, y que no reconocen fronteras ni autoridad para la realización de

sus actividades criminales, y superan en muchos casos los controles del Estado (Cordera, 2017).

En este sentido, son las organizaciones del crimen un factor de inestabilidad en los diferentes dominios (tierra, mar y aire), debido a su convergencia, que, para el caso de Colombia, se relaciona principalmente con tráfico de drogas y la venta-compra de bienes y servicios para el sostenimiento de la guerra, entre otros aspectos (Uribe, 2017a). Un fenómeno que emergió, en el caso colombiano, durante las décadas de 1980 y 1990, cuando se estructuraron las organizaciones criminales de base, mediante las estructuras jerarquizadas y de grandes “carteles” (organizaciones narcotraficantes) como los de Cali o Medellín. En un principio, se caracterizaban por ser pequeñas concentraciones de personas o grupos que se relacionaban entre sí para aprovechar la debilidad política de un Estado o de las condiciones económicas y sociales de una región para facilitar su actividad delictiva; no obstante, en el transcurso y el arraigo de las nuevas tecnologías motivadas por la globalización, dichas estructuras ilegales se comportan como grandes organizaciones, al punto de hacer uso de los nodos de comunicación legales, como los puertos marítimos, donde entran y de donde salen la mayoría de productos ilegales. Lo anterior, tomando como referencia a William Phil, quien sostiene que el crimen organizado florece donde la capacidad estatal sea limitada, por lo cual es un factor de inestabilidad a su favor que los Estados no tengan control total sobre su territorio, y dondequiera que las instituciones sean permeables a influencias externas (Phil, 2001).

Por otra parte, es importante identificar *el juego tripartito entre Estado, mercado y ciudadanía*, que, según Eslava (2011), establece la confluencia de intereses colectivos que son materializados en un interés de Estado, y donde el sector privado también es tenido en cuenta para la trascendencia de las acciones públicas (política pública) hacia un nivel colectivo.

Para Eslava, también resulta importante considerar la acción del Estado dentro del marco de las políticas públicas, debido a la complejidad de factores que influyen en el actor, el poder y la estrategia. Bajo dicha propuesta, se pretende establecer que existe un juego complejo de

estrategias que necesitan unos mínimos de coordinación, por lo cual las relaciones de poder se construyen desde sus “mandatos legitimidad y restricciones” (Eslava, 2011, p. 10).

Bajo los lineamientos descritos, se pretende establecer la importancia del poder marítimo; especialmente, el de su infraestructura, como un activo estratégico para el Estado. Por ello, la protección de la cadena comercial y el fortalecimiento de las políticas de protección y control que hagan énfasis en el desarrollo, la seguridad y la defensa deben ser prioridad para la agenda de gobierno en la cual deben participar la ciudadanía y el sector privado.

A raíz de lo anterior, existen posturas que guardan una estrecha relación entre las organizaciones de crimen transnacional y el terrorismo. Por ejemplo, John Arquilla y David Ronfeldt, citando a Hart (2002), de la corporación RAND⁴², idearon el término *guerra en red*, que se refiere a los conflictos y las actividades criminales en los que sus protagonistas usan formas de organización en redes, en vez de estrategias militares tradicionales (Arquilla & Ronfeldt, 2001).

De igual forma, en el libro *Convergence: Illicit Network and National Security in the Age of Globalization*, el Centro de Operaciones Complejas del Instituto Nacional de Estudios Estratégicos, en Washington D. C., plantea el dilema entre mantener la libertad y una sociedad abierta, cuando los criminales y los terroristas —en especial, después del 9/11— buscan traspasar las fronteras terrestres, marítimas y aéreas para poner en peligro la estabilidad de los Estados; más aún, cuando dichas redes ilícitas, en esta época contemporánea, no son fáciles de identificar ni, mucho menos, de combatir. Así las cosas, el poder marítimo, visto desde un enfoque estratégico, adquiere relevancia en el contexto coyuntural, debido a que la mayoría de los Estados se conectan a través del mar (Uribe et al., 2017). Según Ruhe (1970), se entiende como el *poder marítimo* la potestad que tiene un Estado para aprovechar el mar en función de sus propios intereses; ello implica contemplar la suma de poder naval,

42 La corporación RAND, localizada en Washington D. C., es una organización de investigación que desarrolla soluciones a los desafíos de las políticas públicas para ayudar a que las comunidades de todo el mundo sean más seguras y confiables.

capacidades de navegación, infraestructura y comercio, un factor dominante de las dimensiones del poder (Uribe, 2017b).

Por lo anterior, en una *convergencia* de intereses las organizaciones terroristas colaboran con los carteles y las organizaciones de tráfico se confabulan con los insurgentes (Matfess & Miklaucic, 2016). Esta convergencia es entendida por Micklaucic y Brewer (2013) como una *cooperación de intereses*, concepto que se pudo evidenciar durante el conflicto armado colombiano cuando las FARC⁴³ cambiaron su naturaleza como organización de fundamentación ideológica marxista-leninista y se involucraron en el tráfico de drogas ilícitas como “combustible” para el financiamiento de su aparato armado, buscando lograr el control de territorios apartados y con poca o casi nula presencia de las instituciones del Estado colombiano; en tal situación, el medio fluvial y marítimo fue un importante medio para el transporte de tropas, armamento y narcóticos. Si bien el narcotráfico es un fenómeno contemporáneo, relacionado con la fabricación y la comercialización de drogas, en el caso colombiano esta actividad ha convergido con las dinámicas de la guerra, en tanto que se ha convertido en la principal fuente de financiación de las organizaciones armadas (Jiménez y Acosta, 2018).

De igual forma, en el libro *Beyond convergence: World without Order*, Celina Realuyo (2016) resalta la importancia de la colaboración internacional para combatir las redes ilícitas; aspecto definitivo para enfrentar las amenazas marítimas, debido a que debe existir participación en el interior del Estado y de todas las instituciones para combatir problemas que atentan contra la sociedad, el comercio y, en general, el desarrollo nacional.

Por otra parte, es importante considerar la cooperación internacional en relación con la convergencia, cada vez más visible y fuerte, entre organizaciones ilegales, toda vez que los gobiernos no pueden ir solos en la búsqueda de la prosperidad y la seguridad marítimas (Méndez, 2016). El enfoque de toda la sociedad que emplea el vasto conocimiento y los recursos de los sectores público, privado y cívico es esencial para idear respuestas innovadoras a fin de abordar redes de las economías ilegales (Matfess & Miklaucic, 2016).

43 Autodenominadas Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia.

Por lo anterior, se evidencia un segundo componente argumentativo, relacionado con la existencia de diferentes formas del crimen transnacional organizado, que, por excelencia y por preferencia estratégica, prefieren la vía marítima para el desarrollo de sus dinámicas criminales. Por lo anterior, la actividad y el desarrollo económicos del país se encuentran amenazados, debido a que los actores ilegales se encuentran aprovechando las condiciones sociales, culturales, políticas y económicas de algunas regiones.

Es importante considerar que dichas actividades generan un impacto negativo sobre el desarrollo económico del Estado y su imagen, afectando la calificación de riesgo país emitida por firmas evaluadoras de riesgos. Esto puede afectar la entrega de beneficios financieros que pueden reinvertirse en otros sectores, como los que otorga el Banco de Desarrollo de América Latina, entidad que condiciona estos beneficios al cumplimiento de las normas de seguridad portuaria (Arroyo, 2018).

Teniendo en cuenta lo anterior, el poder marítimo también contempla aspectos financieros y dinámicas del mercado, como generación de la actividad comercial. El problema de la permanencia de dichos problemas evidencia el arraigo, la existencia y la adaptación de las organizaciones criminales a un mercado y, por ende, deficiencias en el cumplimiento de las condiciones mínimas para la seguridad marítima. Ello implica, a su vez, la necesidad por parte de las autoridades de mantener el control del paso de productos; por eso, la protección de la infraestructura portuaria implica un reto mayor para las autoridades de control, aún más desafiante tomando en cuenta las diferentes modalidades dentro del marco de la globalización.

Es así como el PBIP (Organización Marítima Internacional, 2003)⁴⁴ ha definido como las principales amenazas para el medio marítimo: el terrorismo y el sabotaje; el contrabando de drogas ilícitas; la piratería y el robo a mano armada contra los buques, y los inmigrantes y los polizones ilegales. En esa misma línea, la Dimar⁴⁵ relaciona la diversidad de

44 Por sus siglas en inglés, ISPS, es un código adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI) para establecer un marco internacional, en el ámbito marítimo, de cooperación para detectar amenazas y adoptar medidas preventivas.

45 Es la Autoridad Marítima Colombiana encargada de ejecutar la política del Gobierno en esta ma-

eventos criminales que se han presentado en los puertos colombianos en los últimos cuatro años, y donde Buenaventura (principal puerto de Colombia en el Pacífico) es el de mayor afectación; especialmente, por sucesos relacionados con el narcotráfico (Pérez, 2017).

El terrorismo como una amenaza al poder marítimo

La convergencia de las redes ilegales de tráfico de distinta clase de actores con el terrorismo hace que dicho fenómeno se tenga que estudiar de forma separada; no obstante, y a pesar de que en el informe de la Dimar no se reportan hechos de tal naturaleza terrorista en puertos colombianos en los últimos cinco años, es importante considerar el peor escenario.

Si bien es cierto que no existe una definición unificada de terrorismo, las Naciones Unidas lo han caracterizado como una amenaza para todos los Estados y todos los pueblos, y como un ataque directo a los valores centrales de las Naciones Unidas, por sus objetivos principales: sembrar el terror y la desconfianza como una estrategia de disuasión, un problema que amenazaría la confianza de las inversiones de capitales extranjeros y la imagen internacional si se llegase a presentar un atentado en un puerto comercial marítimo, además del impacto en las cadenas de producción y de suministros.

El terrorismo en zonas estratégicas portuarias resulta una preocupación real. La Organización Internacional de Policía Criminal (Interpol) contempla una serie de complejas amenazas, como el terrorismo organizado en zonas de conflicto, debido a la naturaleza de sus combatientes considerados “lobos solitarios” (Rodríguez, 2012), y quienes pueden contemplar el uso de materiales químicos, biológicos, radiológicos, nucleares y explosivos.

teria, contando con una estructura que contribuye al fortalecimiento del poder marítimo nacional (Vargas, 2014), y velando por la seguridad integral marítima, la protección de la vida humana en el mar, la promoción de las actividades marítimas y el desarrollo científico y tecnológico de la Nación (DIMAR, 2020b).

Asimismo, la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos ha definido el terrorismo como actos de violencia dirigidos contra civiles procurando objetivos políticos o ideológicos, teniendo en cuenta la Resolución 68/178 de la Asamblea General de 2013, referida a *Protección de los derechos humanos y las libertades fundamentales en la lucha contra el terrorismo* (2020). Este punto reafirma la idea según la cual los puertos marítimos son un importante eje estratégico, por cuanto en ellos se concentran los focos de entrada y salida de bienes, suministros y servicios.

Debido a la naturaleza y la diversidad de actos que generan terror en la población con fines específicos, no ha sido fácil el unificar la definición de terrorismo en un solo concepto. Lo que sí es cierto e irrefutable es que tras los ataques del 9/11, el mundo cambió frente a las medidas para la seguridad en los puertos marítimos, terrestres y aéreos frente al terrorismo. Los Estados cambiaron su perspectiva frente a la seguridad y defensa, y sobre las nuevas organizaciones que emplean medios coercitivos fundamentados en el terror (atentados); llegaron, incluso, cuestionar la debilidad en sus propios protocolos de seguridad y a reconocer vulnerabilidades en su infraestructura, hecho que dio mayor prioridad frente a una más visible amenaza.

Ahora bien, ¿cómo evitar y generar protocolos de seguridad ante un ataque terrorista empleando medios marítimos? La actividad marítima tanto en espacios abiertos como en puertos no fueron la excepción. Como prueba de ello, en octubre de 2000 el grupo terrorista Al Qaeda atacó el USS Cole, buque de la Armada de Estados Unidos, en el puerto de Adén, Yemen; y en 2005, miembros pertenecientes al grupo narcoterrorista de las FARC atacaron una unidad de guardacostas de la Armada Nacional de Colombia en el puerto de Buenaventura, a través de una “canoa bomba” (Semana, 2015).

La estrecha relación del terrorismo con los agentes de las redes ilícitas como el narcotráfico (convergencia) (Rojas et al., 2020) ha vulnerado la actividad marítima y portuaria atentando contra tripulaciones y cargas y causando daños a la infraestructura de buques de tráfico internacional

e instalaciones portuarias (Uribe, 2017a). Estas vulnerabilidades, para el caso de los puertos colombianos, se han visto representadas por las intenciones del narcotráfico de traficar drogas ilegales a bordo de la carga de los buques de línea, en las cajas de mar⁴⁶ o a través de artefactos adheridos al casco de las embarcaciones, y popularmente denominados *parásitos*.

Este terrorismo marítimo es y ha sido preocupación para las diversas organizaciones marítimas, como en el interior de los Estados, toda vez que es el mar el que interconecta los mercados mundiales, y su afectación puede llevar a la desestabilización del mismo Estado. Conforme a lo anterior, la OMI (2020a), a través del código PBIP, impartió directrices a fin de que los Estados adoptaran medidas para la protección de tripulaciones, buques e instalaciones portuarias en sus respectivas jurisdicciones, no solo por su propia seguridad, sino, además, porque “el transporte marítimo es proclive a ser utilizado por los grupos terroristas para movilizar armas, personas o recursos, en virtud de que el comercio marítimo moviliza una gran cantidad de carga marítima contenerizada”, facilitando el contrabando (Uribe et al., 2017).

Narcotráfico por vía marítima

Según la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) (2019), en el informe mundial sobre las drogas de 2019, el número de personas que consumen drogas en la actualidad ha aumentado en el 30 % con respecto a 2009, cuando 210 millones de personas habían consumido drogas durante el año anterior. Así mismo, indica el informe que en 2017 la fabricación ilícita mundial de cocaína alcanzó un máximo de 1976 t, lo cual supuso un aumento del 25 % con respecto al año anterior. Dichas cifras ponen a Colombia como el mayor productor de esa sustancia, con una participación del 70 % del total producido, junto con Perú y Bolivia, como se muestra en la tabla 9.

46 Tubo o cajón entre el costado del buque y la válvula del casco que corta el paso de agua (Real Academia de Ingeniería, 2020).

Tabla 9. Fabricación potencial de cocaína (2007-2017)

Fabricación potencial de cocaína 100 % pura, 2007-2017 (toneladas)											
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bolivia (Estado Plurinacional de)	104	113	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Colombia	683	471	488	424	384	333	290	442	646	1.053	1.379
Perú	290	302	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Total sobre la base de las ratios de conversión “antiguas”	1.077	886	920	862	815	738	662	746	936	1.378	1.743
Total sobre la base de las ratios de conversión “nuevas”	1.317	1.143	1.198	1.134	1.090	997	902	943	1.124	1.585	1.976
Fuentes: Estado Plurinacional de Bolivia; cálculos propios basados en el estudio del rendimiento del cultivo de coca de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) (Yungas de la Paz) y estudios científicos de la Administración para el Control de Drogas de los Estados Unidos de América (Chapare). Colombia: UNODC/Gobierno de Colombia. Perú: cálculos propios basados en la ratio de conversión de hoja de coca en cocaína establecida en los estudios científicos de la Administración para el Control de Drogas. En el <i>informe mundial sobre las Drogas 2010</i> (publicación de las Naciones Unidas, núm. de venta S.10.XL12, pág. 249), se puede consultar información detallada sobre la revisión en curso de las ratios de conversión y la eficiencia de los laboratorios de cocaína.											

Fuente: UNODC (2018).

En la tabla 9 se observa el incremento de la capacidad potencial de producción de cocaína en Colombia observado desde 2007 hasta 2017. Algunos expertos sostienen que los espacios territoriales dejados por las FARC en diferentes zonas del país fueron ocupados por otras estructuras criminales para involucrarse en ese negocio ilegal, a cambio de seguridad en los cultivos, así como del control en las rutas. Dicho incremento se ha dado no obstante los esfuerzos realizados por Colombia por reducir la producción de cocaína tras el acuerdo de paz alcanzado en 2016 con las FARC, los programas sociales de sustitución de cultivos, los diferentes programas antidrogas del gobierno y los mecanismos de cooperación internacional.

De igual forma, varios autores argumentan que el problema de las drogas en el mundo es cuestión de producción vs. demanda, donde el problema de que haya tanta producción se debe, principalmente, a que hay un elevado nivel de demanda. Bruce Bagley (2013) menciona al respecto, en “Narcotráfico y Crimen Organizado en las Américas: Principales tendencias en el siglo XXI”, que el incremento del consumo de cocaína en Europa ha diversificado el tráfico de dichas sustancias y ha despertado el interés de las redes de narcotráfico en enviar cargamentos hacia ese destino, debido a que el costo es más elevado. Durante las últimas dos décadas, el mercado estadounidense ha absorbido entre 320 y 350 tm de cocaína por año; se estima que Europa importa hoy en día unas 300-320 tm cada año, y consume cantidades bastante más grandes de heroína per cápita (Bagley, 2013), lo que cambia de forma drástica la nueva geopolítica del narcotráfico.

Figura 23. Rutas de tráfico de cocaína a escala mundial (2013-2017).



Fuente: UNODC (2019).

En la figura 23 se muestra que este fenómeno —especialmente, el tráfico de cocaína— se origina en la región andina latinoamericana y se

difunde por diferentes regiones en el mundo, y así se fija el precio por kg. Según Bohórquez (2020), y de acuerdo con informaciones de la Dirección de Antinarcóticos de la Policía Nacional de Colombia, se estima que para abril de 2018, un solo kg de clorhidrato de cocaína en las costas de Estados Unidos valía 33 000 dólares; en el mercado europeo, ese mismo kilo puede llegar a costar 60 000 dólares, lo que hace de este un mercado altamente rentable; de ahí el interés de las organizaciones criminales en invertir grandes cantidades de dinero en medios, tecnología y seguridad, y hasta en la compra de conciencias, para lograr sus objetivos.

El flujo de cocaína desde Suramérica hacia Estados Unidos implica que el corredor del Pacífico sea el de mayor actividad, con el 84 % de registro de actividades y diferentes modalidades que usan las redes ilegales para transportar, como se muestra en la figura 24. Estas modalidades dependen de la organización que tenga a su cargo el envío de los estupefacientes, de la cantidad por enviar o de la ruta por utilizar, así como de las capacidades del Estado para controlar el envío. En el libro *Seguridad Marítima, Retos y Amenazas*, Sergio Uribe describe detalladamente las modalidades de transporte marítimo de clorhidrato de cocaína, que van desde el uso de lanchas rápidas hasta embarcaciones de pesca artesanal o buques pesqueros, de cabotaje o de alto bordo, y tanto en los contenedores como en la carga o adheridos a estructura; una de las modalidades más desafiantes para las autoridades son los sumergibles o semisumergibles (Rodríguez et al., 2017).

La Dirección General Marítima estima que la incautación de cocaína en los puertos colombianos durante el periodo 2014-2019 ha sido de más de 92 toneladas. Encabezan la lista de incautaciones Cartagena, con más de 28 t, y Buenaventura con algo más de 22 t, tal cual se expresa en la figura 25 (Infobae, 2019). Vale la pena aclarar que tales estadísticas solo corresponden a la cantidad de cocaína que se incauta a través de las diferentes modalidades directamente relacionadas con los puertos; es decir, contenedores, carga general o en la estructura de los buques de alto bordo. Suponiendo, sin embargo, que esas 92 toneladas tuvieran como destino el consumo en Estados Unidos, los grupos ilegales dejaron

Figura 24. Rutas de tráfico de cocaína desde Suramérica hacia Estados Unidos (2017).

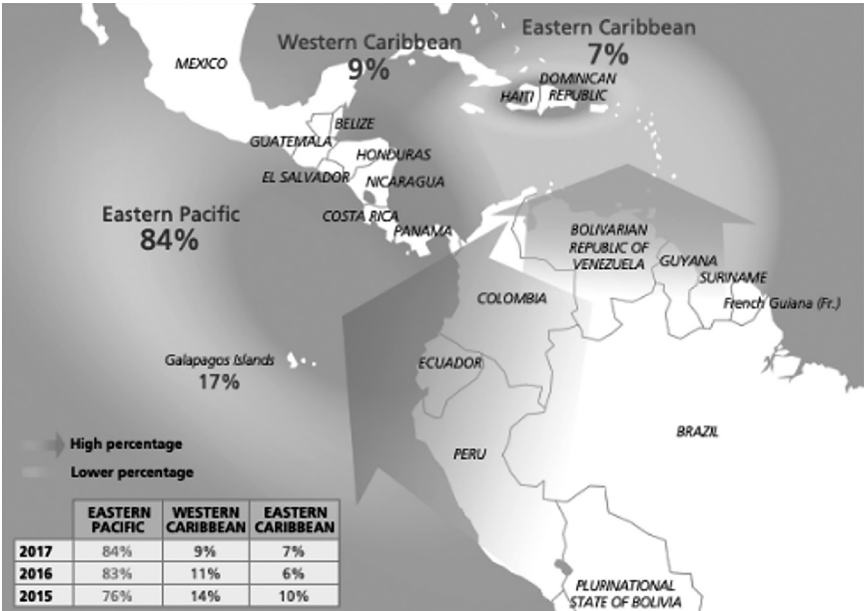
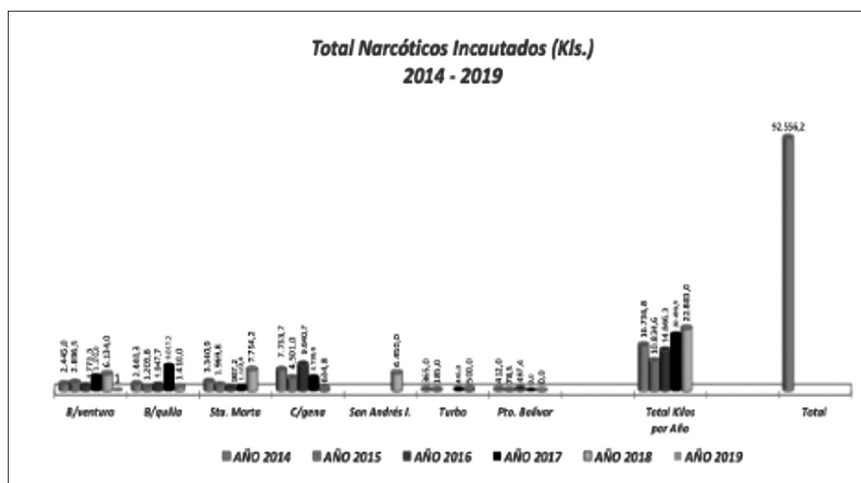


Figura 25. Total de narcóticos incautados (2014-2019).

TOTAL NARCÓTICOS INCAUTADOS (KLS) 2014 - 2019								
Puerto	AÑO 2014	AÑO 2015	AÑO 2016	AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	TOTAL RES. POR PUERTO
B/ventana	2.445,0	2.896,5	1.773,3	5.172,0	6.134,0	4.562,97		22.983,8
B/quillo	2.440,3	1.203,8	1.947,7	9.017,2	1.410,0			16.019,0
Sta. Marta	3.340,9	1.969,8	987,2	1.122,8	7.754,2	963,03		16.137,9
C/gena	7.733,7	4.501,0	9.640,7	4.739,9	634,8	1.200,00		28.450,1
San Andrés I.					6.450,0			6.450,0
Turbo	365,0	185,0		445,0	500,0	32,53		1.527,5
Pto. Bolívar	412,0	78,5	497,4	0,0	0,0	0,0		987,9
Total kilos por Año	16.736,8	10.834,6	14.846,3	20.496,9	22.883,0	6.758,54		
Total	92.556,2							



Fuente: Dimar (2020).

de percibir la nada despreciable suma de 3036⁴⁷ millones de dólares; y si el destino final fuera alguno de los países de la UE, habrían recibido 5520⁴⁸ millones de dólares; o sea, recursos más que suficientes para patrocinar acciones terroristas.

De igual forma, si se analiza la información suministrada por el área de protección marítima de la Dimar en la figura 25, no es coincidencia que Cartagena y Buenaventura sean los puertos colombianos donde más se ha incautado clorhidrato de cocaína. Lo anterior se fundamenta en el hecho de que son estos los puertos por donde se mueve la mayor parte de la economía nacional. En el caso de Cartagena, por ejemplo, durante 2019 se movieron 2 812 819 contenedores (SuperTransporte, 2019, p. 39); en el supuesto de que se movieran de forma constante a diario, el resultado sería un promedio de 7706 contenedores diarios, lo que constituye un número muy complicado de revisar por parte de las autoridades a cargo (la Policía Antinarcóticos) y de los mismos funcionarios de la Sociedad Portuaria Regional Cartagena.

Para el caso de Buenaventura, si se hace el mismo ejercicio, pero ahora en relación con el movimiento de buques, el movimiento de

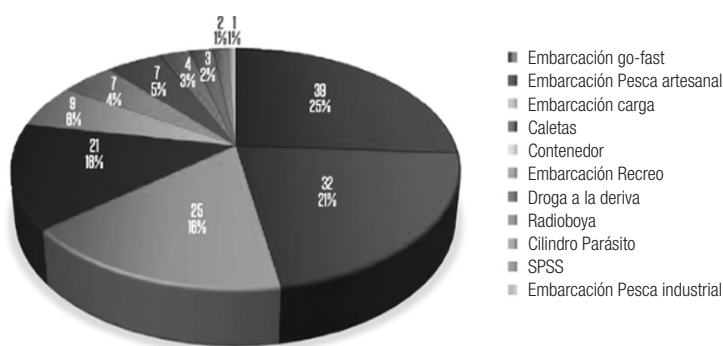
47 Precio por kg puesto en las costas de Estados Unidos: 33 000 dólares (PNC).

48 Precio por kg puesto en países de la UE: 60 000 dólares (PNC).

buques de alto bordo para 2019 fue de 1310 buques de alto bordo (SuperTransporte, 2019, p. 39). Si se asume que, de forma constante, dichos buques se movieron los 365 días del año, salta a la vista que diariamente, en promedio, 4 buques llegaron al puerto; y si a cada uno de ellos se le hace una inspección subacuática para descartar que haya sido contaminado con sustancias ilícitas, a través de parásitos o en las cajas de mar, la sola posibilidad claramente desborda las capacidades de Guardacostas de la Armada Nacional, entidad encargada de hacer dichas inspecciones.

Se toman como ejemplo las modalidades anteriores (contenedores, cajas de mar y parásitos) tomando como base la información suministrada por el Observatorio de Drogas de Colombia, como se ve en la figura 26. En dicha información se evidencia que, si bien no es la principal modalidad, el envío de cocaína en contenedores, cajas de mar, cilindros parásitos y embarcaciones de pesca industrial, sí es una de las modalidades que impactan la actividad marítima comercial.

Figura 26. Modalidades de tráfico de cocaína por vía marítima (2017).



Fuente: Armada de Colombia, citado por el Observatorio de Drogas de Colombia (2017).

Contaminación con sustancias ilícitas a través de contenedores

Los contenedores de buques de alto bordo han brindado una movilidad altamente preferida por las organizaciones ilegales para traficar con sustancias ilícitas. La primera y más importante razón vinculada con ello es la cantidad de contenedores que se mueven a diario por los puertos colombianos, junto a la incapacidad de las autoridades policiales y de aduana para revisar la totalidad de ellos. Esta contaminación se puede hacer bien sea dentro de la instalación portuaria, o bien, durante el desplazamiento del contenedor desde la planta o la empresa de origen hasta la llegada a la instalación propiamente dicha. Esta modalidad es de alta rentabilidad para las organizaciones, por la cantidad de cocaína que se puede transportar; pero, de igual forma, es de bajo riesgo, toda vez que, en términos legales, no existe, dado el caso, un responsable directo que sea sujeto de investigación, como lo puede haber en caso de que la incautación se haga a bordo de una lancha rápida.

Los contenedores facilitan el transporte de cantidades importantes de esas sustancias, ya bien sea con la introducción de narcóticos como parte de la carga, o en tulas con pequeñas cantidades o camuflada dentro de la estructura del contenedor; todas ellas, difíciles de detectar a simple vista. Como ya se mencionó, por la cantidad de contenedores que se mueven en una instalación portuaria, excesiva para que permitan hacer su revisión uno por uno, las autoridades tienen que acudir al método de perfilamiento, considerando el origen del contenedor, su destino, la carga que contiene y alguna seña que pueda ser sospechosa. Por ello, además de establecer estrategias para el control de la carga, es necesario acompañar el seguimiento de dichos contenedores mediante la inteligencia policial y militar, a fin de identificar el origen de la demanda y la oferta, pues el problema del narcotráfico se fundamenta no solo en la incautación, sino también, en desarticular las redes. En ese sentido, resulta importante la inteligencia interinstitucional enfocada en el control y la vigilancia de las mercancías y los contenedores que ingresan por medios, incluyendo los ríos, y donde resalta la responsabilidad de los sectores comercial y financiero para el seguimiento de capitales irregulares en el sector marítimo para la financiación de las redes ilegales (González, 2010).

Contaminación con sustancias ilícitas a través de “parásitos”

Otra modalidad empleada por las organizaciones ilegales para el tráfico de narcóticos en buques de alto bordo es a través de los “parásitos”. Estos dispositivos artesanales y con capacidad para llevar hasta 200 kg de cocaína, son adheridos al casco de los buques mediante soldadura subacuática. Para esta clase de procedimientos, necesariamente, deben estar involucrados miembros de la instalación portuaria o de la tripulación de la nave, quienes serán el punto de contacto cuando el buque llegue a su puerto de destino. Así mismo, se debe tener en cuenta el factor tiempo para la realización del trabajo, al igual que el comportamiento de la marea del puerto donde se haga la contaminación. En el caso de Buenaventura, la instalación de parásitos se hace, por lo general, durante el periodo en que la marea ha dejado de subir y está en periodo muerto, y antes de que empiece a bajar (Infobae, 2019).

Contaminación con sustancias ilícitas en las cajas de mar

Como se estudió en secciones anteriores, las cajas de mar son otra forma empleada por organizaciones de narcotráfico para la contaminación de los buques de alto bordo; esta es una forma de ocultar cantidades más pequeñas; por lo general, en tulas (Jefatura de Inteligencia Armada Nacional, 2018). Esta modalidad de contaminación requiere menos tiempo que con los parásitos, y se hace aprovechando, igualmente, las condiciones de mar, en términos de marea. No necesariamente debe estar involucrado un miembro de la tripulación, pero sí, en términos generales, para la coordinación en el puerto de destino, así como para “representar” a la organización a bordo del buque y garantizar que este llegue a su destino.

Robo a mano armada

La Dimar ha incluido los robos a mano armada como un evento de protección de los que se presentan en las bahías; preferiblemente, mientras los buques se encuentran en zona de fondeo, esperando turno para ingresar al muelle. Los puertos de Cartagena y de Buenaventura presentan mayor número de estos eventos, caracterizados principalmente por asaltos a los buques por parte de individuos que, usando técnicas e instrumentos artesanales, abordan los buques para robar elementos como pintura, balsas salvavidas o material de maniobra de cubierta. En la mayoría de los casos conocidos en estos dos puertos colombianos, no se evidencia que el robo vaya dirigido a hurtar equipos de navegación, a afectar a la tripulación o a realizar actividades típicas del terrorismo.

Es importante hacer la claridad en que esta clase de eventos se apartan de lo que es la piratería marítima. En su libro *Seguridad Marítima, Retos y Amenazas*, Uribe sostiene que, por lo general, las razones para adelantar acciones de piratería marítima corresponden a: 1) un tráfico marítimo o un comercio internacional significativos; 2) bajos niveles de desarrollo económico, así como una inestabilidad social o política que evidencie bajos niveles de seguridad, y 3) sitios donde el grado de control del mar es deficiente (Rodríguez et al., 2017). Si bien no se han presentado hechos delicados para la seguridad de los buques en estos dos puertos colombianos, que, además, no presentan las mismas connotaciones de otros países, como Somalia, Colombia no está exenta de que en un futuro se den eventos que lleguen a cumplir las mencionadas condiciones, toda vez que en el país hay vacíos jurídicos y legales y presenta niveles de riesgo importantes para su ocurrencia.

Entre los diferentes aspectos que se pueden resaltar desde la aproximación teórica relacionada con la oceanopolítica y su importante participación a la hora de comprender los fenómenos criminales a escala mundial, se encuentra la conformación la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, en 1948, la cual ha definido el concepto de *robo a mano armada contra buques* como todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualesquiera actos de depredación o

de amenaza de depredación, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque, contra personas o contra bienes a bordo de este, dentro de aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial. Esta definición permite diferenciar de forma contundente lo que es uno u otro evento. Todo radica en que el robo a mano armada tiene un propósito personal y obedece, en la mayoría de los casos, a pobreza, exclusión y desigualdad social en áreas contiguas o circundantes a los puertos, como es el caso de Buenaventura (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2019), y donde las condiciones sociales, políticas y económicas llevan a los pobladores a buscar formas alternativas de supervivencia, una de las cuales es el robo a embarcaciones de tráfico internacional (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2020).

Cada evento que se presenta en cualquier lugar del mundo ya sea robo a mano armada o piratería, es reportado a la OMI, que en Colombia está a cargo de la Dimar. En la plataforma GISIS se hace el recuento de los hechos presentados y se detalla toda la información relacionada con el caso. Esta clase de información es de público acceso y se encuentra disponible en la plataforma de la OMI; por tal motivo, cualquier hecho que vulnere los niveles de protección en cualquier parte del mundo se despliega en tiempo real, y debido a ello toda la comunidad marítima internacional puede tener conocimiento del hecho presentando.

Esta herramienta sirve como medio de consulta para propietarios de buques o navieras y la comunidad en general, como parte de la transparencia en la información en zonas marítimas. También debe ser contemplada en la estrategia nacional como un medio capaz de dar un fundamento para que se tomen decisiones de fondo y se restrinjan las operaciones en determinados puertos que no ofrezcan condiciones seguras para sus tripulaciones, su carga y sus buques. Por ejemplo, este *software* permite ver los informes sobre actos de piratería, así como terminología al respecto en diferentes lenguajes; también, verificar filiales y enlazar programas, y conocer documentos y resoluciones. Se trata, en fin, de una fuente de información importante para la toma de decisiones y cambios normativos internacionales.

Polizonaje

La última clase de sucesos de protección, aunque es poco recurrente en el ámbito internacional —de todas formas, sí se presenta en los puertos colombianos— es la presencia de polizones a bordo de los buques de alto bordo. Si bien es cierto que, según la información de la Autoridad Marítima de Colombia, en un periodo de cinco años se presentaron once eventos de tal naturaleza en los puertos colombianos, ello no significa que no debe prestársele toda la atención del caso, y tomar las medidas a las que haya lugar, no solo por la repercusiones legales que se puedan presentar a ese respecto, sino, además, para evitar la pérdida de vidas humanas por las condiciones denigrantes a las que se someten los polizones, que buscan, de cierta forma, una mejor forma de vida, con mejores oportunidades. Así las cosas, se cita sobre el tema:

El Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado (Convenio de facilitación), define polizón como ‘una persona oculta en un buque, o en la carga que posteriormente se embarca en el buque, sin el consentimiento del propietario del buque o del capitán o de cualquier otra persona responsable, y a la que se detecta a bordo una vez que el buque ha salido del puerto, o en la carga durante su desembarque en el puerto de llegada, y que el capitán describe como polizón en su notificación a las autoridades pertinentes’. (Organización Marítima Internacional, 2020b, párr. 1)

Es claro en esta normatividad que el polizón es el individuo que se embarca sin autorización alguna a bordo de un buque, situación en la que prevalecen las motivaciones del individuo para no ser detectado en su intención de llegar a un puerto diferente del sitio de donde es oriundo. Esta clase de sujetos, en la mayoría de los eventos, provienen de sectores marginados de la población circundante a los puertos, y que, ante una desatención de los encargados de la seguridad, se ubican en espacios vacíos, compartimentos, carga o contenedores, que no están adaptados

para el transporte de seres humanos ni, mucho menos, ofrecen condiciones mínimas para la supervivencia.

Las repercusiones que enfrenta un buque que ha sido blanco de los polizones son bastante serias. Como bien lo expone ITF Seafarers, en su publicación del 27 de agosto de 2019, los polizones pueden generar demora en el itinerario mientras se desarrollan las acciones legales con las autoridades correspondientes, en caso de que hayan logrado sobrevivir; pero en el caso de que esa persona haya fallecido, la situación se complica. De igual forma, pueden presentarse repercusiones en el ámbito internacional para el buque, toda vez que el plan de protección ha sido vulnerado y, finalmente, la posibilidad que después de un evento con polizones, el buque pueda ser blanco de actividades criminales de mayor complejidad, como el tráfico de armas, el narcotráfico o el terrorismo.

Para prevenir que se presente esta clase de sucesos asociados a la criminalidad por vía marítima, la OMI ha impartido directrices para que los buques y las instalaciones portuarias establezcan medidas de seguridad y eviten ser blanco del crimen transnacional organizado por vía marítima. Pero esta actividad no es exclusiva de la autoridad marítima: debe ser responsabilidad de todos los sectores involucrados; conforme lo sostiene Till, el concepto moderno de seguridad marítima se extiende a fenómenos criminales globalizados que atentan contra los intereses marítimos de los Estados: el narcotráfico, el terrorismo, la piratería, la trata de esclavos y la venta de armas entre otros (Till, 2018).

Conclusiones

Teniendo en cuenta lo planteado, se pueden sacar conclusiones sobre tres importantes aspectos identificados como hallazgos durante el desarrollo de la investigación.

Primero, las nuevas generaciones de las amenazas prefieren la vía marítima para el desarrollo de sus dinámicas criminales, debido a la multiplicidad de actividades que se pueden realizar en dicho escenario, y a la capacidad de convergencia de estas. Así las cosas, el narcotráfico, el

terrorismo y las organizaciones criminales, quienes operan bajo la lógica de una globalización desviada, tienden a diversificar sus actividades mediante el aprovechamiento de medios y modos cada vez más diversos. El objetivo de las redes criminales y la asociatividad de estas consiste en fortalecer el comercio de bienes y servicios de manera ilegal.

Como segundo elemento, las nuevas amenazas han generado un impacto negativo para el desarrollo del Estado colombiano dentro del marco de la globalización, por cuanto existen actividades ilícitas que a largo plazo pueden fortalecer las redes y las economías ilícitas de grupos armados y organizaciones criminales, además de ser objeto del terrorismo. Estos aspectos tienen un impacto negativo en su proyección geopolítica y, particularmente, sobre su poder marítimo, debido a que la carencia de seguridad reduce la posibilidad de desarrollo y permite el fortalecimiento de sus amenazas.

Dicho lo anterior, se debe contemplar la protección de la infraestructura portuaria teniendo como referente el prontuario delictivo relacionado con las organizaciones criminales, que abarca actividades como el narcotráfico, el contrabando, los robos y el polizonaje, entre otras.

Adicionalmente, se requiere que el Gobierno nacional, el sector privado de transporte marítimo y las autoridades encargadas de garantizar la seguridad de su operación (triada) confluyan en políticas de cooperación, a fin de que la economía nacional, a través de los puertos colombianos, no se vea afectada por la convergencia de actividades de las organizaciones de crimen transnacional, toda vez que la seguridad, la efectividad y la eficiencia de los puertos son de interés para los diferentes actores. Lo anterior, teniendo en cuenta la importancia de la infraestructura para el comercio y para el desarrollo económico e integral del Estado; todo ello, enmarcado dentro de la oceanopolítica, una alternativa para considerar en la geopolítica moderna, y que consiste en la proyección del poder marítimo en el océano.

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/DIEEO105-2016_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/DIEEO93-2016_Comprender_Poder_Seguridad_SXXI_Enrique-deVega.pdf
- Defensa.com (2014). Ejercicios navales conjuntos de China y Rusia próximos a islas disputadas con Japón. *Periódico Defensa.com*.
<https://www.defensa.com/afrika-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-na-val-en-maniobras-conjuntas/a-51818105>
- Elizondo, S. (2019). Estrategia de zona gris y libertad de navegación: el caso del Mar del Sur de China. *Boletín del Centro Naval* 852. <http://ww.centronaval.org.ar/boletin/BCN852/852-ELIZONDO.pdf>
- García, D. (2020). China: gran estrategia y poder marítimo en la era de Xi Jinping. *URVIO Revista latinoamericana de Estudios de Seguridad* (27), 57-72. http://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1390-42992020000200057
- Ghotme, R. (2011). La configuración del Poder en el Sistema Internacional Contemporáneo. *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad* 6(1), 47-74. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1909-30632011000100003
- Granados, U. (2016). Las islas Spratly: Internacionalización de un conflicto regional. *Revista México y la Cuenca del Pacífico* (15). <https://www.redalyc.org/jatsRepo/4337/433753443004/html/index.html>
- Haluani, M. (2006). Orígenes históricos y componentes del poder nacional contemporáneo: factibilidad y utilidad de la medición empírica de las capacidades estatales. *Cuadernos del Cendes* 23(61). http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1012-25082006000100006
- Jiménez, C. (2003). Las teorías de la cooperación internacional dentro de las relaciones internacionales. *Polis: Investigación y Análisis Sociopolítico y Psicosocial* 2(3), 115-147. <https://www.redalyc.org/pdf/726/72620305.pdf>
- Laborie, M. (2018). *América First. ¿Un modelo válido de seguridad nacional para los EE. UU.?* Documento de Opinión Instituto Español de Estudios Estratégicos, ieee.es. http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2018/DIEEE010-2018_Estrategia_US_MarioLaborie.pdf

- Lalinde, L. (2017). China y la importancia geopolítica de dominar el mar circundante. *Revista Observatorio de la Política China*. <https://politica-china.org/areas/seguridad-y-defensa/china-y-la-importancia-geopolitica-de-dominar-el-mar-circundante>
- Malena, J. (2011). *Un análisis de la estrategia naval de China y sus implicancias*. Instituto Galego de Análise e Documentación Internacional. <https://politica-china.org/areas/politica-exterior/un-analisis-de-la-estrategia-naval-de-china-y-sus-implicancias>
- Manual FF.MM. 3-43. (1996). *Manual de Seguridad y Defensa Nacional, 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. Saénz 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-frontera-maritima-entre-peru-y-chile-noticia-664899>
- <https://elordenmundial.com/mapas/geopolitica-del-golfo-persico/>
- <https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/una-nueva-ruta-de-la-seda-para-el-siglo-xxi>
- <http://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=10651>
- <https://twitter.com/REjercitos/status/1290648153004310529/photo/2>

Capítulo 4

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

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

- González, E. (8 de mayo de 2013). *La Marina de Chile y sus desafíos en el siglo XXI*. El Mostrador, Blog y opinión. <https://www.elmostrador.cl/noticias/opinion/2013/05/08/la-marina-de-chile-y-sus-desafios-en-el-siglo-xxi/>
- HazLogistica. (23 de octubre de 2017). *Transporte Marítimo mundial mueve más del 90% del Comercio mundial*. <https://hazlogistica.com/2017/10/23/transporte-maritimo-mueve-mas-del-90-del-comercio-mundial/>
- IContainers. (2019). *Los 20 puertos más importantes del mundo*. <https://www.iconainers.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.han-delmetspanje.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://isd.eu/content/uploads/images/stories/isd-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
- 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-traffic-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/071213mda-conops.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%3AIDHsU2eyKHY0J%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-anos->
- Ramírez, C. y Aguilera, Y. (2019). *La transparencia fluvial como estrategia competitiva por el río Magdalena y su articulación con la logística sin-cro-modal para generar ventajas a el comercio internacional colombiano*. Universidad Cooperativa de Colombia. <https://repository.ucc.edu.co/handle/20.500.12494/16015>
- The Nature Conservancy. (2017). *The power of rivers a business case*. <https://www.google.com/search?q=1.+The+Power+of+Rivers+A+-+Business+Case+&oq=1.%09The+Power+of+Rivers+A+Business+-+Case+&aqs=chrome.69i57.1694j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8>
- Uribe, S., Chávez, L. y Osorio, L. (2017). *Estrategia Marítima, evolución y prospectiva*. Escuela Superior de Guerra. <https://doi.org/10.25062/9789585737693>.
- Vergara, J. C. G. (2003). Las limitaciones de la paz. *Revista de Estudios Sociales*, (15), 125-132.
- Villamil, S. (2017). *Análisis del estado actual que transporte fluvial de carga en los principales ríos de Colombia. (Trabajo de grado de maestría)*. Universidad Nacional Abierta y a Distancia. <https://stadium.unad.edu.co/preview/UNAD.php?url=/bitstream/10596/17556/1/79319590>

Capítulo 7

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

- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2019). *Panorama Social de América Latina 2019*. CEPAL
- Congreso de la República de Colombia. (1980). *Ley 8 de 1980 por medio de la cual se aprueba la “Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar”, firmado en Londres el 1° de noviembre de 1974, y el Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar*. Bogotá.
- Congreso de la República de Colombia. (2020). *Ley 10 de 1978 por medio de la cual se dictan normas sobre mar territorial, zona económica exclusiva, plataforma continental, y se dictan otras disposiciones*. https://www.minambiente.gov.co/images/normativa/app/leyes/cb-ley_0010_1978.pdf
- Till, G. (2018). *Seapower: A Guide for the Twenty-first Century*. Seapower
- Cordera Campos, R. (2017). Globalización en crisis; por un desarrollo sostenible. *Economíaunam*, 14(40), 3-12.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2013). *Atlas Estadístico*. Bogotá.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2018). *Comportamiento del Gini en Colombia*. Bogotá.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2019). *Pobreza multidimensional Región-Departamento Valle del Cauca*. https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/condiciones_vida/pobreza/2018/Region_bt_pobreza_multidimensional_18_valle_del-cauca.pdf
- Departamento Nacional de Planeación. (2018). *Plan Nacional de Desarrollo*.
- Dirección General Marítima. (2018). *Plan Estratégico de Desarrollo 2030*. <https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/Plan%20Estrategico%20de%20Desarrollo%202030%20-%20ImpresionV2.pdf>
- Dirección General Marítima. (2020a). *Sucesos de Protección 2014-2019*. Bogotá D.C.
- Dirección Marítima Colombiana. (2020). *¿Qué es Dimar? Misión y Visión*. <https://www.dimar.mil.co/que-es-dimar-mision-y-vision>
- Duvauchelle, M. (1996). La Geopolítica y la Oceanopolítica. Sus orígenes, fundamentos y relaciones; perspectiva chilena. *Revista*

- Marítima de Chile*. <https://revistamarina.cl/revistas/1996/6/duvau-chelle.pdf>
- Eslava, A. (2011). *Más allá del Estado y el mercado en el análisis de políticas públicas*. Universidad Externado de Colombia.
- Glover, B. (2017). *History of the Atlantic Cable & Undersea Communications*. <https://atlantic-cable.com/>
- Godet, M. (2007). *Prospectiva Estratégica: problemas y métodos (2nd ed.)*. Instituto Europeo de Prospectiva y Estrategia.
- González, J. (2010). Control y prevención de lavado de activos y financiamiento del terrorismo. Ley N° 18.494. *Revista de la Facultad de Derecho*, (29), 137-159. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=5681/568160365010>
- Hart, D. (2002). *Networks and Netwars: The future of terror, crime, and militancy*. J. Arquilla y D. Ronfeldt (Eds). RAND: National Defense Research Institute.
- Infobae. (2019). *La nueva estrategia narco para transportar droga desde Buenaventura a Europa*. <https://www.infobae.com/america/colombia/2019/03/13/la-nueva-estrategia-narco-para-transportar-droga-desde-buenaventura-a-europa/>
- Vanguardia. (2018). Huelga en Puerto de Buenaventura deja pérdidas diarias por \$1.682 millones. <https://www.vanguardia.com/colombia/huelga-en-puerto-de-buenaventura-deja-perdidas-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, estrategia 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/articles/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>