

OPERACIONES NAVALES EN EL SIGLO XXI: TAREAS Y FUNCIONES DE UNA ARMADA MEDIANA DE PROYECCIÓN REGIONAL*

*Capitán de Fragata Eric Samael Méndez Ayala***

<https://doi.org/10.25062/9786280000725.08>

Introducción

La Armada de Colombia definió como su visión convertirse en una *Armada mediana de proyección regional* (AMPRE)⁴⁹; es decir, que su flota debe tener la capacidad para proyectar su propio poder en las cuencas

* 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”.

** Eric Samael Méndez Ayala. Magíster en Seguridad y Defensa Nacionales y Oficial de Estado Mayor de la ESDEG. Graduado del curso de Comando y Estado Mayor de la Universidad Militar Conjunta de las FF. MM. de la República de Corea (JFMU). Profesional en Ciencias Navales en la especialidad de superficie. Especialista en Política y Estrategia Marítima de la Escuela Naval “Almirante Padilla”.

49 Visión de la Armada de Colombia formulada en su Plan de Desarrollo 2030: “Para el año 2030 la Armada Nacional será una Armada Mediana de Proyección Regional, con fuerza defensiva oceánica, garante de los intereses marítimos de la Nación y con capacidad de cumplir operaciones de Seguridad Marítima en la Zona Económica Exclusiva y de Guerra Naval en los teatros de Operaciones establecidos, sirviendo de apoyo a la política exterior del gobierno nacional, así como de contribuir al desarrollo tecnológico, científico, social y económico de la Nación”. Fue actualizada en el Plan de Desarrollo Naval 2042: “Ser una Armada de proyección e influencia regional, con tecnología y capacidades para la defensa y seguridad nacional, relevante para el desarrollo de los intereses marítimos y fluviales, reconocida por su integridad y contribución al progreso del país”.

oceánicas adyacentes. Aunque el debate sobre el contexto doctrinal de esta meta sigue abierto, el autor considera que la mencionada definición debe contribuir a establecer las tareas y las funciones que la Armada debe estar en capacidad para ejecutar, y como consecuencia, definir el núcleo de operaciones que pueda o requiera conducir, por lo menos, en el presente siglo. El concepto de AMPRE es introducido por Eric Grove al incluirlo en el nivel cuatro de su sistema jerárquico de clasificación de las Armadas (Till, 2009). Dicho sistema se describe en la tabla 10.

Tabla 10. Clasificación de las Armadas

Rango	Tipo de Armada	Descripción
1	Armada mayor con capacidad de proyección global total	Tiene la capacidad para conducir todos los roles de la fuerza naval a escala global. Posee el espectro completo de capacidades, incluidas las de ataque nuclear. Todas estas capacidades tienen la cantidad suficiente de medios para ejecutar operaciones independientemente.
2	Armada mayor con capacidad de proyección global parcial	A pesar de que posee el espectro completo de capacidades, no tiene los medios suficientes en cantidad para ejecutar operaciones a escala global; es decir, solo puede desarrollar operaciones en un área específica a la vez.
3	Armada mediana de proyección global (AMPRE)	No tiene el espectro completo de capacidades, pero tiene la capacidad creíble y la determinación para ejecutar operaciones a distancias lejos de sus propias bases.
4	Armadas medianas con capacidad de proyección regional	Poseen la capacidad y la habilidad para proyectar la fuerza en cuencas oceánicas adyacentes; sin embargo, regularmente no se involucran en este tipo de operaciones.
5	Armadas de proyección adyacente	Tienen la habilidad para proyectar su poder costa afuera, pero no son capaces de ejecutar una operación de alto nivel a distancias oceánicas.
6	Armadas de defensa territorial extraterritorial	Tienen capacidades relativamente altas para defensa y seguridad. No pueden operar más allá de 200 mn de sus bases.

Rango	Tipo de Armada	Descripción
7	Armadas de defensa territorial inshore	Tienen capacidades bastante limitadas de defensa del mar territorial y de las zonas costeras, lo que reduce su papel a funciones policiales.
8	Armadas policiales	Son flotas que no tienen capacidad para entrar en combate; solo se dedican a ejercer funciones policiales.
9	Armadas simbólicas	Son Armadas que tienen la mínima capacidad, y que a menudo se reducen a una simple organización.

Fuente: Till (2009).

Teniendo en cuenta que la doctrina naval es el puente entre el componente naval de la estrategia militar del Estado y las tácticas, las técnicas y los procedimientos que ejecute la flota, es de suma importancia que esta doctrina responda claramente a la pregunta: *¿Qué hace una Armada?*; sin embargo, ella está en constante evolución, sobre ella influyen los cambios en el orden mundial, nuevos objetivos e intereses nacionales, el surgimiento de nuevas amenazas o, el planteamiento de nuevos objetivos del orden institucional o nacional. Por lo tanto, se plantea la necesidad de actualizar los documentos doctrinales teniendo en cuenta el contexto estratégico, táctico y geopolítico actual, para que el producto elaborado haga honor a la experiencia en combate y a las lecciones aprendidas a través de la historia y, a la vez, incluya la visión de futuro que otorgue la flexibilidad requerida por una fuerza altamente tecnológica e influyente en el desarrollo del Estado.

En contexto, la Armada de Colombia no ha sido ajena al conflicto a lo largo de su historia. Las batallas navales que consolidaron el proceso de emancipación, la defensa efectiva del territorio amenazado a principios de siglo XX, la Guerra Fría y el conflicto en Corea, las amenazas a la integridad territorial en los últimos 30 años y, finalmente, el combate al crimen transnacional, quedaron registrados como acontecimientos que cimientan el profesionalismo de la Fuerza y plantean nuevos retos para las décadas venideras.

Por otra parte, los conflictos por amenazas tradicionales en los cuales la integridad territorial puede verse comprometida son poco probables; en contraste, los escenarios de guerras de cuarta generación siguen el mayor cambio en los fundamentos del Estado moderno, creado a partir de los tratados de Westfalia, y los cuales sirvieron para dar fin a la guerra de los Treinta Años y para dar paso a un nuevo sistema internacional, donde los actores eran Estados que tenían el derecho exclusivo a hacer la guerra; sin embargo, a partir de la caída del Muro de Berlín y el fin de la Guerra Fría, empiezan a surgir organizaciones no dependientes de un gobierno, y que, gracias a la economía globalizada, a la revolución de las comunicaciones y a la cuarta Revolución Industrial, tienen las capacidades suficientes para emplear medios bélicos para el logro de sus objetivos. Un ejemplo de esto son las organizaciones de crimen transnacional, empresas criminales con un completo catálogo de servicios que incluyen el tráfico de narcóticos, de personas, de armas y de explosivos. Emplean el terrorismo y tácticas de guerra irregular asimétricas para burlar la acción de la ley, y no distinguen fronteras físicas ni políticas para extender su poder; este poder alcanzó su máximo nivel de impacto el 11 de septiembre de 2001, cuando se entendió que esos nuevos actores del sistema internacional tienen la capacidad para atacar e infligir daño, incluso, a la nación más poderosa del globo. Hoy en día, algunas de dichas organizaciones han sido capaces de contaminar las más altas estructuras de algunos gobiernos, lo cual les permite disfrutar de la protección que brinda un Estado soberano.

Como ya se mencionó, las Armadas tienen un alto componente tecnológico, en el cual la obsolescencia constituye una variable que debe ser estimada permanentemente. En tal sentido, la Armada de Colombia tiene en ejecución un plan de desarrollo para que todas sus capacidades operativas sean actualizadas hasta un nivel que les permita el cumplimiento de los objetivos propuestos y el óptimo desempeño en el plano táctico; o sea, alcanzar siempre la victoria. Ello implica, además, que la Armada debe estar en capacidad para cumplir su rol constitucional y, a la vez, debe poder integrarse de la manera más rápida y eficiente a fuerzas navales combinadas, a fin de contribuir a la seguridad global.

Teniendo en cuenta lo anterior, y ante la necesidad de definir los tipos de operaciones que una Armada de las características planteadas por el plan de desarrollo de la Armada debe ejecutar, el presente capítulo busca analizar y evaluar el dominio de los escenarios en los cuales se debe desempeñar una AMPRE ante los retos que plantea el presente siglo, y elaborar una propuesta que describa cómo debe ser el núcleo de operaciones requerido para el cumplimiento de la misión; es decir, ¿qué debe hacer una Armada de proyección regional?

Antecedentes

La *doctrina operacional* son todos aquellos conceptos que constituyen el punto de partida desde el cual se quiere empezar a desarrollar las soluciones que demandan específicamente los asuntos de la guerra. Es un puente entre la estrategia militar y las tácticas, las técnicas y los procedimientos (US Navy, 1994) que ejecutan las Armadas para el cumplimiento de una misión; sin embargo, la doctrina debe ajustarse a las variables operacionales⁵⁰, que cambian en función del tiempo y de las circunstancias, como, por ejemplo, un nuevo orden mundial o los planes de desarrollo que las Armadas elaboran para mantenerse vigentes y operativas o, en algunos casos, para crecer en capacidades e influencia en los planos regional o global (Hughes, 2000).

Finalizada la segunda década del siglo XXI, los Estados siguen empleando un conjunto de instrumentos de poder para lograr sus objetivos y salvaguardar sus propios intereses. Uno de dichos instrumentos es el dominio marítimo. Este es el común denominador entre todas las

50 Según Wayne Huges (US Capt.), *variables* son cosas que están asociadas a cambios sociales y políticos; por lo tanto, son impredecibles, pues no siguen un patrón lógico o de acuerdo con las circunstancias geopolíticas, sino al comportamiento humano. Ejemplo de estas variables son los cambios en planes operacionales producidos por nuevos gobiernos o regímenes con doctrinas opuestas al anterior, la atención en la guerra irregular, las amenazas que contemplan ataques terroristas efectuados por organizaciones no respaldadas por Estados, actividades criminales como el contrabando, la piratería, el robo de carga y el comercio de amenazas terroristas como material NBC. El tráfico de narcóticos, de personas, de armas y de explosivos desestabiliza a la sociedad, son variables que tienen causas humanas, y no científicas o tecnológicas.

características del mar relacionadas con el empleo que el hombre hace de los espacios marítimos, los cuales son:

- Una fuente de alimento, energía y materias primas
- Un medio de transporte, comercio y comunicaciones
- Un hábitat y un ambiente natural
- Un área en la cual se puede ejercer poder.

Es esta última área donde el Estado puede plantear una dinámica que le permite logro de objetivos planificados con las tres anteriores; es decir, el *poder marítimo*. Por lo tanto, podemos afirmar que el poder marítimo es parte del dominio marítimo, y es el elemento que permite lograr esos objetivos; a su vez, el poder marítimo se compone de todos los activos marítimos disponibles, como, por ejemplo, su geografía costera, el tamaño de su industria marítima⁵¹, la tradición, la experticia de su gente de mar y la infraestructura de puertos, vías de acceso, tecnología, investigación científica, etc. De igual manera, el poder naval hace parte del poder marítimo y es el elemento que brinda seguridad y el libre y normal desarrollo de los intereses marítimos ya descritos. El poder naval está conformado por los medios navales, o *Fuerza Naval*, por la posición estratégica desde la cual opera tal fuerza y por la voluntad estratégica para emplear eficazmente este instrumento de poder (Royal Netherlands Navy, 2014).

En las definiciones de dominio marítimo, poder marítimo y poder naval, encontramos la respuesta a la pregunta de por qué y para qué un Estado necesita una Armada. Es evidente que si un Estado considera el mar una fuente de recursos y desarrollo y, por tanto, que puede obtener un beneficio de él, necesita una Armada, pues gracias a ella puede proteger y garantizar que estas actividades se desarrollen de manera segura y que se puedan lograr los objetivos planteados; sin embargo, suponer que una actividad necesita un elemento que le provea seguridad indica, implícitamente, que dicha actividad se ve acechada por amenazas que se oponen a su correcto o fácil desarrollo, o lo impiden, y que hay agentes

51 Astilleros, pesca, transporte y marina mercante, y extracción de recursos, entre otros

que van a atentar contra el poder que ejerce sobre el dominio marítimo propio y pretenden arrebatárselo.

Lo anterior nos lleva al contexto estratégico y táctico actual. El mundo se encuentra en un continuo proceso de transformación, debido a factores como la evolución constante de los centros de poder, la mayor competencia por los recursos energéticos y la mayor interdependencia económica. En tal contexto estratégico, las tendencias⁵² que se identifican en el ámbito de seguridad y defensa son, entre otras: el crecimiento en las reclamaciones de propiedad del océano, debido a la necesidad de explotar recursos renovables y no renovables; la actividad de actores no estatales; la extensión de movimientos y grupos fanatizados; inestabilidades regionales; crimen organizado a escala internacional; terrorismo e injerencia en los espacios globales no sometidos a soberanía estatal (Armada Española, 2015). Para contrarrestar los nuevos riesgos y las amenazas generados a partir de esas tendencias, se hace necesario el empleo de un enfoque integral de seguridad nacional que incluya a los sectores político, económico, diplomático, social y militar del Estado. Por otra parte, la frontera entre la seguridad y la defensa es cada vez más confusa, y en ocasiones no es posible distinguir entre ellas, como, por ejemplo, en el caso de gobiernos de Estados soberanos que se integran a las redes globales de tráfico de narcóticos. Para contrarrestar los nuevos riesgos y las amenazas generados a partir de las tendencias mencionadas, se hace necesario el empleo de un enfoque integral de seguridad nacional que incluya a todos los campos del poder del Estado: político, económico, diplomático, social y militar (MDN, 2019).

Por otra parte, el campo táctico está dominado por la guerra de misiles (Hughes, 2000), con dos complicaciones adicionales: 1) la inminente influencia de los sistemas de inteligencia artificial y 2) las operaciones en el ciberespacio; sin embargo, la guerra antisubmarina y la guerra de

52 Según Hughes, las *tendencias* son cosas que cambian en función del tiempo y en una misma dirección; aunque pueden ser deducidas de la historia, usualmente están influenciadas por nuevas tecnologías y afectan a todos los niveles de decisión. Por ejemplo, con el hundimiento de destructor israelí Fiat, perpetrado por un pequeño buque lanzamisiles egipcio, en 1967, se presentó un cambio de paradigma, donde se demostró la eficiencia de un armamento más letal sobre buques de gran tamaño. Tiempo después, en 1973, la flota israelí estaba conformada por pequeños buques equipados con misiles Gabriel, los cuales fueron muy importantes en la guerra árabe-israelí.

minas siguen vigentes, aunque con ciertas variables. En 2010 la corbeta Cheonan, al servicio de la Armada de Corea del Sur, fue hundida por un torpedo norcoreano disparado desde un submarino enano (Gine, 2011). Además, el golfo pérsico y el estrecho de Ormuz han sido testigos de numerosas averías ocasionadas a flotas como la de los Estados Unidos, mediante el empleo de minas navales, misiles o artefactos explosivos improvisados, en casos como: el USS Samuel B. Roberts, averiado por una mina naval; el USS Stark, impactado por dos misiles antibuque, y el USS Cole, averiado en el puerto de Adén empleando tácticas asimétricas en 2000. Por otra parte, el concepto de *flota en potencia* ha perdido vigencia, ya que se aprecia una mayor vulnerabilidad en los puertos. Por ejemplo, en 1971, India atacó a buques pakistaníes en puerto empleando misiles antibuque; el 3 de octubre de 1981, el Marqués de la Ensenada, destructor de la Marina de Guerra española, fue objeto de un atentado terrorista cuando se encontraba atracado en uno de los muelles del puerto de Santander, por el grupo separatista ETA, en España. Por lo tanto, ya sea bajo el empleo de tácticas simétricas o asimétricas, se observa cómo el peligro de los buques en puerto ha ido en aumento.

De la misma forma, la efectividad en el proceso de inteligencia, vigilancia y reconocimiento (ISR) continúa incrementándose⁵³. Hoy en día se cuenta con radares avanzados, satélites y aeronaves no tripuladas de gran autonomía, que demuestran el énfasis puesto en el desarrollo de medios de vigilancia cada vez más efectivos y eficientes. Por lo tanto, el reto de brindar una seguridad marítima permanente y eficiente radica en hacer un seguimiento y una monitorización integrales a todas las actividades que se desarrollan en los espacios marítimos. Esto se logra a través del conocimiento del entorno marítimo; es decir, la comprensión de la situación marítima en un momento y un lugar determinados, lo cual permite mejorar la eficacia en el planeamiento y la conducción

53 Nelson tardó semanas en interceptar a la flota francesa en el Mediterráneo, hasta lograr destruirla en la batalla del Nilo. En la primera década del siglo XX, corsarios y asaltantes se aprovechaban de que atacar el tráfico marítimo no representaba mayor riesgo; sin embargo, eso cambió con la implementación de la vigilancia aérea y la capacidad para transmitir información de manera instantánea mediante el empleo de ondas de radio. Este suceso hizo obsoleta la guerra de corso en superficie, por lo que dicha operación pasaría a ser ejecutada por submarinos, los cuales no podían ser detectados por aeronaves. La tendencia se mantiene.

de las operaciones navales. Además de los medios navales tradicionales, el conocimiento del entorno marítimo requiere redes de información e intercambio de datos tácticos para que la cadena de comando y control sea eficiente.

Ahora bien, si el dominio del mar explica la razón de existir de las Armadas, el concepto de *control del mar* explica el medio por el cual, las Armadas brindan seguridad y protección a los intereses del Estado. El entendimiento del control del mar también ha cambiado en función del tiempo, por lo que el conocimiento del contexto operacional, ya explicado, es fundamental para determinar el grado de control de una Armada puede y debe alcanzar. Así, solo queda pendiente el interrogante sobre qué hace una Armada.

Por lo planteado, el control del mar es el concepto en torno al cual gravita toda la doctrina estratégica y operacional, por lo que no son pocos los autores que han plasmado sus consideraciones al respecto. El primero de ellos fue el almirante Albert T. Mahan, quien no planteó una definición clara, si bien es posible inferir de sus textos que quien ostenta la superioridad naval ejerce el control del mar, y este solo se alcanza mediante la destrucción de la flota naval operativa enemiga; es decir, para Mahan, el dominio del mar es un fin en sí mismo, y no un medio para lograr un objetivo posterior (Terzago, 2006).

Corbett, tiempo después, expuso que el dominio del mar entendido por Mahan desconoce las capacidades de la flota enemiga, y planteó que esta, independientemente de si ostenta o no la superioridad naval, puede aplicar oposición a las fuerzas propias, por lo cual Corbett considera que el control del mar puede ser *obtenido* (conquistado o disputado) o *ejercido* mediante el control de las líneas de comunicación marítimas, bien sea que dicho control sea completo o no. A pesar de esto, para Corbett, la batalla naval sigue siendo resolutive, y manifiesta que “el control permanente y general del mar es la condición el éxito final. La única manera de asegurar este control empleando medios navales es mediante la resolución del objetivo mediante la batalla contra la flota enemiga” (Corbett, 1911).

El almirante Justiniano, tiempo después, describiría que este control es limitado, imperfecto, temporal e incompleto, por lo cual la destrucción de la flota naval operativa del enemigo mediante la batalla decisiva no disfruta de la virtud resolutive que predicaban sus antecesores. Además, señala la importancia de lo que él denomina *empleo limitado del poder naval*.

En el mismo sentido, Geoffrey Till (2009) explicaría que

En esencia, el valor de controlar el mar no radica en su conquista o en entenderlo como una posesión física, una idea que solo tiene sentido en la guerra terrestre, sino en el uso que se le puede dar a este control del mar. Si la estrategia marítima se trata del uso del mar, entonces controlarlo significa que puede ser usado para sus propósitos y evitar que el enemigo lo use para el suyo. (p. 145)

Podemos concluir que, gracias a la tecnología actual, a las tendencias operacionales y a las necesidades políticas y económicas de los Estados, el estado final deseado de las Armadas debe ser tener la capacidad para ejercer un control del mar permanente y a lo largo de toda su jurisdicción, mediante el empleo de medios avanzados de ISR que le permitan controlar sus espacios marítimos e impedir que este sea explotado por un oponente.

Análisis doctrinal actual

Para la Armada de Colombia, el núcleo de operaciones navales se encuentra consignado en las publicaciones ARC F3-I, *Doctrina estratégica de operaciones navales* (Armada de Colombia, 2016), y la D. P. No. 003 de 2009, del CGFFMM, la cual trata sobre la difusión y la aplicación de tareas y roles de las Fuerzas Militares (FF. MM.).

Inicialmente, se observa una tendencia a confundir los conceptos de *rol*, *función*, *tarea* y *misión*. Es posible que la definición de estos términos varíe en función de la Fuerza que los emplee, por lo que definir

estos conceptos amerita un esfuerzo especial para ser incluido en la doctrina naval.

Según la Real Academia de la Lengua Española, *rol* es el papel que alguien o algo desempeña en alguna situación o en la vida. Esto se correlaciona con la definición de rol que da el diccionario de términos del Ministerio de Defensa de Estados Unidos, en el cual se encuentra que rol son los propósitos amplios y duraderos para los cuales las FF. MM. fueron creadas o establecidas por la ley (US DoD, 2010). En tal sentido, podemos concluir que el rol de la Armada proviene de la Constitución Política de 1991, y consiste en estar al servicio de la nación para la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad territorial y el orden constitucional.

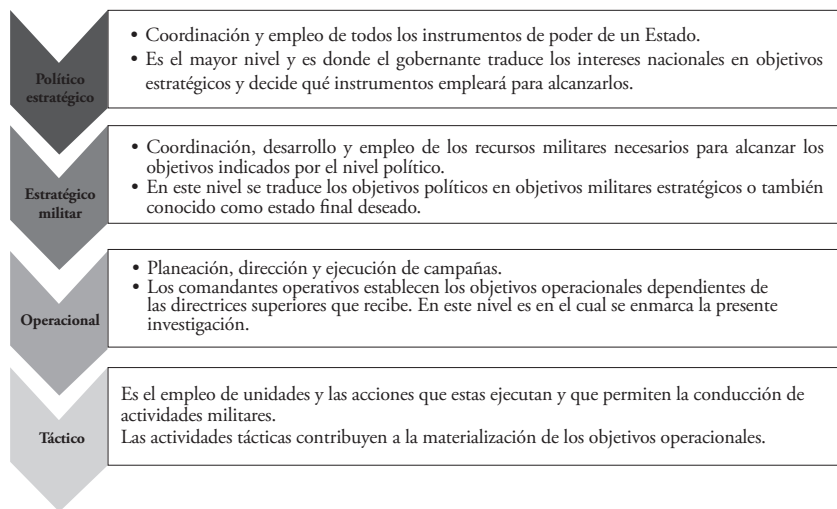
A pesar de que la definición de *misión* también afronte un problema semántico similar al de rol o funciones, se considera que no se debe profundizar en el tema, por cuanto esta se encuentra perfectamente definida para la Armada Nacional. Según la RAE, *misión* es un poder o una facultad que se da a alguien o a algo para desempeñar algún cometido; por lo tanto, la misión de la Armada se deriva del rol constitucional, y consiste en contribuir a la defensa de la nación a través del empleo efectivo de un poder naval flexible en los espacios marítimo, fluvial y terrestre bajo su responsabilidad, con el fin de cumplir con el rol constitucional y participar en el desarrollo del poder marítimo y la protección de los intereses de los colombianos (ARC, 2020).

Nuevamente es necesario remitirse a la RAE para establecer que *función* es una tarea que le corresponde realizar a una institución; es decir, son responsabilidades específicas asignadas por la autoridad nacional para permitir que las FF. MM. cumplan con los roles y la misión establecida.

Teniendo claro que el rol de cada Fuerza es establecido por la Constitución, y que la misión de cada una ha sido derivada apropiadamente, el objetivo real de la directiva es establecer las funciones y las tareas de cada Fuerza; en otros términos, los tipos de operaciones que cada una debe ejecutar para poder cumplir con estas funciones. Por lo tanto, es posible inferir que *funciones* y *operaciones* son dos conceptos

totalmente distintos, que requieren un tratamiento diferencial y deben estar articulados mediante el rol y la misión de la institución. En tal sentido, “las operaciones desarrolladas por una Fuerza Militar para preservar la democracia y los intereses vitales de la nación deben estar orientados a neutralizar las graves amenazas tanto convencionales como asimétricas” (Comando General de las FF. MM., 2009, p. 5), lo cual se correlaciona con la doctrina de la Armada de Estados Unidos, la cual indica que la Armada existe por la necesidad de “combatir en guerras y ganarlas”; sin embargo, en el contexto político-estratégico actual, es necesario que la Armada contribuya al desarrollo de la nación a través de la misma protección y el mismo desarrollo de los intereses marítimos nacionales.

Figura 27. Funciones de una Armada.



Fuente: elaboración propia

Ahora bien, los documentos constitutivos de doctrina coinciden implícitamente en diferenciar las *operaciones de guerra* de las *operaciones navales no relacionadas con la guerra*. Explícitamente, ambos documentos indican que las operaciones de guerra pueden ser del siguiente tipo:

1. Conquista del control del mar
2. Disputa del control del mar
3. Ejercicio del control del mar
4. Operaciones de proyección

Este grupo de operaciones obedece a la teoría promulgada por Julian Corbett en el siglo XX, y tienen aplicación únicamente en tiempos de guerra, lo que deja a la Flota Naval sin fundamento para desenvolverse en los otros dos escenarios, que son la *crisis* y el *tiempo de paz*. Además, la probabilidad de ocurrencia de tal tipo de operaciones es inversamente proporcional al grado de violencia o al esfuerzo militar que se deba emplear. Por otra parte, las llamadas operaciones no relacionadas con la guerra —como, por ejemplo, la extracción de no combatientes, la imposición de la paz o, incluso, la interdicción marítima— pueden darse en escenarios de conflicto de alta intensidad, y por tal motivo requieren un empleo del nivel de fuerza mucho más violento que en operaciones como la escolta o las operaciones de apoyo logístico incluidas en las operaciones de ejercicio de control del mar.

El paradigma de la batalla decisiva

El último enfrentamiento entre flotas, quizás, fue visto en Jutlandia, cuando se enfrentaron las escuadras de Jellicoe contra la flota inglesa, de grandes acorazados y *dreadnought*, en formaciones tácticas tan cerradas que el humo de las calderas servía incluso para ocultarse; sin embargo, es importante señalar dos características de estas flotas: 1) no había radares, por lo cual la detección estaba limitada al rango que permitieran el horizonte y las condiciones meteorológicas; por lo tanto, detectar y traquear al adversario con la suficiente anticipación era complicado; 2) el armamento principal era la artillería pesada, cuyo alcance era de menos de 30 km, lo cual quiere decir que la concentración del poder de fuego se basaba en la acumulación del mayor número de buques disparando sus cañones a un objetivo que no podían plotear,

lo cual era contrarrestado con gruesos blindajes, que consumían gran cantidad de acero.

La revolución tecnológica de las comunicaciones y el control y la explotación del espectro electromagnético empleado en los medios de detección, sumado al desarrollo del misil, hicieron obsoletas las flotas de acorazados. A finales del siglo XX, una sola unidad, de un tamaño correspondiente al 10 % de un acorazado, podía destruir por completo cualquier buque empleando una salva de tres misiles, con una precisión y una eficiencia elevada. Incluso, bajo ciertas circunstancias, ni siquiera es necesario desplegar una unidad de superficie en el área de operaciones, como ocurrió en 1982, cuando los argentinos inutilizaron con gran eficiencia buques ingleses mediante el empleo de misiles AM 39 a bordo de aeronaves basadas en tierra.

Es, justamente, la guerra de las Malvinas uno de los mejores ejemplos para validar el fin de los enfrentamientos entre flotas como elemento resolutivo para obtener el control del mar. En los eventos del verano austral de 1982, el Reino Unido conquistó el control del mar empleando únicamente dos torpedos, disparados desde el submarino nuclear Conqueror contra el crucero General Belgrano. El Belgrano fue un buque empleado por los estadounidenses en la Segunda Guerra Mundial; para el momento de la guerra de las Malvinas tendría, pues, por lo menos 35 años de uso, y fue puesto en línea de operación de manera improvisada y sin terminar su proceso de reparaciones y repotenciación, en medio del cual se encontraba antes de la toma de Puerto Argentino. El Belgrano ni siquiera era la unidad de mayor valor (HVU) de la flota argentina: las Fuerzas de ese país contaban con el portaviones 25 de Mayo, entre otros buques escolta, y los cuales habrían significado una mayor amenaza en contra, incluso, de los submarinos nucleares; sin embargo, el hundimiento del Belgrano obligó a la Armada argentina a prescindir del derecho a ejecutar operaciones navales cerca, o incluso dentro, del área de exclusión decretada por el gobierno de Su Majestad, además de cumplir uno de los objetivos estratégicos acerca de impedir el flujo de abastecimientos y tropas desde el continente hacia el área de operaciones mediante el empleo de las líneas de comunicación vitales de superficie argentinas.

Por otra parte, el concepto de Mahan sobre la *batalla*, que se reduce a destruir la flota enemiga en el mar, se encuentra con el problema de una nueva dimensión del teatro de operaciones insertado a principios del siglo XX: el aire. El poder aéreo es subsidiario del poder naval; no es posible controlar el mar si no se controla su espacio aéreo circundante. Esto quedó nuevamente demostrado en la guerra de las Malvinas, en cuyas operaciones, como ya se mencionó, en ausencia de la flota argentina, se recurrió a emplear aeronaves para efectuar ataques de alta sorpresa y precisión sobre la flota inglesa.

Ahora bien, gracias a las armas modernas, una flota no necesita ejercer un control estricto de un área marítima para cumplir con su misión. Por ejemplo, un submarino de propulsión nuclear puede estacionarse durante meses frente a la ZEE de un Estado, a la espera de la orden de desplegar misiles balísticos o de crucero sobre objetivos de tan alto valor que ni siquiera el afectado considere la necesidad de escalar las crisis. En conclusión, es mucho más resolutivo el empleo de armamento de alta precisión y destrucción sobre las implicaciones y la incertidumbre que implica un combate abierto entre flotas en el mar.

Finalmente, flotas globales, como la de Estados Unidos, o regionales, como la de España y los Países Bajos, que cuentan con los medios suficientes para ejercer una superioridad objetiva y creíble, no incluyen dentro de sus operaciones la conquista ni la batalla decisiva. La razón es que esta es obsoleta, ineficiente y no representa el objetivo fundamental, como sí lo era en la época de Mahan.

¿Conquistar, disputar, obtener o negar?

Como ya se explicó, para Mahan, el control del mar es un fin, es el objetivo por lograr para que después, el Estado desencadene la voluntad que quiera imponer a sus adversarios. En otros términos, Mahan apela a un *dominio del mar*; sin embargo, este concepto se ve muy limitado por las características que se aprecian en el mismo dominio. Estas corresponden a que el control del mar es sujeto de una relatividad que le otorga

su carácter de hallarse limitado a un espacio determinado; es *imperfecto*, debido a lo heterogéneo de la actividad marítima en sí; es *temporal*, debido a que la necesidad de ejercer el control es por un periodo específico, y es *incompleto*, en atención a la vastedad del mar, por lo cual resulta difícil eliminar por completo al enemigo de los océanos (Solis, 1997).

Está claro que el concepto de dominio fue descartado; primero, por Corbett (1911), quien señaló: “es evidente inferir que en la medida que mayor grado de control del mar se requiere alcanzar, más importante será el esfuerzo militar del nivel operacional necesario para materializarlo, debido a lo extenso de su entorno” (p. 55); y después, por Till, quien en una época más reciente observó que:

El cambio de terminología puede parecer menor, pero es un intento deliberado de reconocer las limitaciones al control de los océanos generadas por el submarino y el avión [...]. El nuevo término ‘control del mar’ intenta expresar un control más realista en áreas limitadas y por periodos de tiempo definidos.. Ya no es concebible, excepto en el sentido más restringido, controlar totalmente los mares para el uso propio o negarlos totalmente al adversario. (Till, 2009, p. 152)

Lo importante para la presente investigación, sin embargo, es la manera como ejercemos, empleamos o disfrutamos el mencionado control.

Al respecto, el almirante Eccles, a fines del siglo XX, estableció definiciones que estimó de gran pragmatismo y claras respecto de los tipos de control del mar por área y por tiempo, lo cual indica una clara evolución respecto de su concepto más clásico (1979), tal cual se expone en la tabla 11.

Tabla 11. Tipos de control

Control absoluto (dominio del mar)	Libertad completa para operar sin interrupción. El adversario no puede operar en lo absoluto.
Control funcional	Capacidad general para operar con elevado grado de libertad. El adversario solo puede operar con riesgo elevado.
Control en disputa	Cada bando opera con riesgo considerable. Ello implica la necesidad de establecer un control funcional en sectores limitados durante un tiempo acotado, para ejecutar operaciones específicas.

Fuente: elaboración propia, con base en Eccles (1979).

El derecho del mar nos da una visión más práctica respecto de la clasificación mostrada en la tabla 11. En tiempos de paz, un Estado es soberano para ejecutar las operaciones de seguridad necesarias a fin de garantizar el desarrollo de sus intereses marítimos con total libertad dentro de las áreas jurisdiccionales debidamente demarcadas. En caso de que se presente un adversario con intereses contrapuestos, dicho control disminuye bajo la concepción de la nueva amenaza.

Por lo anterior, el concepto que mejor se adapta al contexto táctico y tecnológico actual es el de *negación del empleo del mar*, el cual puede ser definido como “la condición que no llega al control pleno del mar que existe cuando se impide que un oponente utilice un área de mar para sus propósitos” (Correa, 2015, p. 47). Entonces, el objetivo no es emplear el mar en beneficio propio, sino evitar que el adversario lo haga, lo cual, a su vez, funciona en los dos casos posibles; es decir, 1) cuando tengo el control del mar y un adversario quiere impedir que lo ejerza, o 2) cuando necesito evitar que el adversario emplee el mar, y eso me permita lograr mis propios objetivos estratégicos. El almirante Stansfield Turner planteó al respecto lo siguiente:

[...] la negación del mar corresponde a una guerra de guerrillas en el mar. El comandante Naval que busca la negación ataca en el momento y lugar de su elección para lograr el máximo de sorpresa; no tiene que sostener su terreno frente al enemigo, sino que, en lugar de esto, golpea y corre. De esta manera, una Fuerza marcadamente inferior, puede hostigar con éxito a una superior. (Correa, 2015, p. 47)

Como señaló Correa (2015), el valor que tiene el concepto de negación del mar es que la fuerza naval actuará empleando la iniciativa estratégica y la sorpresa táctica a fin de impedir que el adversario emplee el mar para generar daño a las fuerzas propias o para el logro de sus objetivos desgastando al adversario a conveniencia y determinando dónde y cuándo asestar golpes en el campo táctico, con un grado de libertad de maniobra aceptable. Así, el adversario puede actuar prácticamente en corso, empleando una Fuerza Naval con un considerable grado de compromiso costo/beneficio en términos del esfuerzo militar, y lograr de esa forma disputar el control del mar, adaptándose, en gran medida, al criterio empleado por el almirante Eccles, con su definición de *control en disputa*, ya indicado, pero sin las limitaciones que imponían las operaciones de disputa circunscritas a quien tuviera los medios menos capaces o a quien estuviera en inferioridad táctica. De esta manera, el concepto funciona incluso en tiempos de paz, cuando el enemigo es el crimen transnacional o donde no sea posible definir el carácter del beligerante. Por tal motivo, este tipo de operaciones es empleado hoy en día por Armadas como las de Estados Unidos⁵⁴, Rusia, Brasil, Reino Unido y España, entre muchas otras.

54 Las Armadas de Estados Unidos y del Reino Unido han recurrido a la estrategia de negación del mar en determinadas áreas para hacer frente a su adversario, en un intertanto de mantener el control del mar las restantes, como lo hicieron frente a la Armada japonesa en el Pacífico occidental y en el océano Índico, respectivamente, en 1942.

Análisis comparativo de las operaciones navales ejecutadas por otras Armadas⁵⁵

Chile

Teniendo en cuenta su configuración geográfica, Chile es un país marítimo por excelencia; posee una extensa área declarada como ZEE, además de influencia en regiones antárticas y participación en bloques regionales como Asia-Pacífico y las Américas. A pesar de que Chile cataloga a su Armada como una *Marina mediana de proyección adyacente* (Gutiérrez, 2006), su núcleo de operaciones es bastante amplio, por lo que merece un análisis detallado.

La Armada de Chile divide sus operaciones en tres grandes grupos: 1) operaciones *militares de guerra*, 2) de *no guerra* y 3) de *apoyo al desarrollo económico*; sin embargo, su doctrina es confusa y no permite caracterizar las tareas propias de cada una de las operaciones que conforman los grupos mencionados. Por ejemplo, las operaciones antinarcóticos aparecen en los tres contextos; es decir, son una amenaza asimétrica en el dominio de la guerra. Es una actividad que requiere la aplicación de la ley ante delitos, lo cual hace parte de las operaciones de no guerra y, al mismo tiempo, se observa a la interceptación marítima como una tarea de apoyo al desarrollo (Armada de Chile, 2009). Caso similar ocurre con las operaciones anfibas, que pueden ser ejecutadas dentro del marco de una operación de proyección o dentro de una misión de imposición de la paz. Como otro ejemplo, encontramos los tsunamis o los temporales, que, como desastres naturales que son, están incluidos en las operaciones de no guerra y en las de apoyo al desarrollo económico.

De las doctrinas analizadas en el presente estudio, la Armada de Chile es la única que contempla a las operaciones de conquista, disputa y ejercicio del control del mar dentro del dominio de la guerra. Como ya se explicó, en el entorno táctico y tecnológico de la actualidad es muy difícil determinar quién tiene una superioridad manifiesta para conquistar o disputar; además, la batalla decisiva, en la que dos fuerzas navales

55 Se emplea el orden alfabético descendente de cada uno de los países.

operativas se enfrenten hasta cuando una de las dos resulte destruida, es, por lo pronto, muy poco probable.

En conclusión, la clasificación de las operaciones en operaciones de guerra y no guerra conlleva un problema en el que es difícil distinguir el nivel o la intensidad del uso de la fuerza entre uno u otro; del mismo modo ocurre entre las operaciones de no guerra y las de apoyo al desarrollo económico, ya que, literalmente, todas las operaciones de apoyo son operaciones de no guerra, y estas no deberían involucrar la necesidad del empleo de la fuerza; por tanto, se concluye que existe una necesidad de trazar una frontera más tangible entre cada uno de los tipos de operaciones descritos.

Estados Unidos

La Armada de Estados Unidos es la única Armada mayor con capacidad total de proyectar su fuerza. No obstante estar lejos del rango del objeto de estudio del presente capítulo, como ya se explicó, el tipo de operaciones que ejecuta una Armada no necesariamente tiene una relación directa con su tamaño ni con los recursos disponibles, razón por la cual se considera de importancia tener en cuenta algunos aspectos de la doctrina americana que pueden ser de utilidad en marinas medianas o, incluso, menores.

La Armada de Estados Unidos basa su poderío en su capacidad de disuasión nuclear y convencional, por lo que, como lo expresa textualmente su doctrina, “la razón de ser de una Armada es pelear guerras y ganarlas” por lo que agrupa sus operaciones en: 1) *disuasión*, 2) *presencia naval*, 3) *operaciones navales diferentes de la guerra*, 4) *transporte estratégico*, 5) *operaciones conjuntas* y 6) *operaciones navales de guerra*; esta última categoría se divide, a su vez, en operaciones *en el mar y desde el mar* (US Navy, 1994).

Para Estados Unidos, las operaciones ejecutadas en función de negar el mar a organizaciones de crimen transnacional ya sean narcotraficantes o terroristas, solo pueden ser consideradas operaciones diferentes de la guerra. Incluso, dichas misiones son de apoyo a otros cuerpos de

seguridad, como la Fuerza de Guardacostas, entre otros. A pesar de que las Armadas medianas —por su tamaño limitado y por las restricciones presupuestales que, seguramente, deben asumir— comúnmente se dediquen a esas actividades, que tienen una mayor probabilidad de ocurrencia, deben tener presente que estas solo pueden estar dentro del marco de la seguridad marítima y de la aplicación de la ley, y no en un contexto de conflicto o de manejo de crisis.

Otro aspecto interesante es que, a pesar de que, para Estados Unidos, las operaciones de guerra impliquen la destrucción o la inutilización de los medios navales o militares del enemigo, no mencionan las operaciones de conquista o de ejercicio del control del mar, a pesar de que tienen una de las pocas Armadas que cuentan con el suficiente poder o la suficiente superioridad para llevar a cabo tal tipo de operaciones. La razón es que el control del mar, bajo el entorno táctico, estratégico y tecnológico actual, difícilmente puede ser ostentado en su totalidad; es decir, el concepto de dominio del mar, tal y cual lo planteó Mahan, tiene grandes limitaciones para ejercerse hoy por hoy, y la tendencia es a que dicha situación se mantenga, o incluso empeore, lo cual valida una de las conclusiones del presente estudio.

El hecho de que una Armada pueda ejecutar operaciones a lo largo de todo el planeta, y estas puedan sostenerse en el tiempo, implica considerar un grupo de operaciones especiales que lleve a cabo esa clase de misión. Tal núcleo de capacidades, llamado *transporte estratégico*, es lo que marca la diferencia con el resto de Las armadas, ya que es tan robusto y complejo que contempla el suministro de bienes y servicios antes y durante el desarrollo de operaciones y el posterior sostenimiento de determinada área; sin embargo, las Armadas medianas también tienen la capacidad para suministrar bienes y servicio a su flota cuando esta se halla desplegada en el área de operaciones. Evidentemente, no con la misma intensidad con que lo hace una marina global, pero sí en un grado que le permita extender sus operaciones más allá de la capacidad de autonomía y alcance de sus buques o, por lo menos, tener la capacidad técnica para recibir esos bienes y servicios al estar integrada a una fuerza multinacional operando en cuencas lejanas de sus bases.

Finalmente, cabe destacar que las FF. MM. de Estados Unidos actúan en mayor medida de manera conjunta, como parte de una política de eficiencia y de integración de capacidades a la hora de proyectar un poder global. De igual manera, para las Armadas medianas y pequeñas, la operación conjunta es de vital importancia, aunque alcanzar un óptimo nivel de integración demande un esfuerzo en entrenamiento y de estandarización de la doctrina, pero que vale la pena.

Turquía

La Armada de Turquía ofrece una visión bastante simplificada, pero suficientemente práctica y fácil de entender, sobre cuáles son las operaciones que su flota ejecuta. En tal sentido, Turquía incluye en un solo espectro todas las tareas que, gracias a sus propias capacidades, puede ejecutar. En resumen, el espectro de operaciones turco incluye las operaciones de seguridad marítima y protección de sus intereses, el manejo de crisis, el apoyo al rol diplomático del Estado y el control del mar mediante la negación de los espacios marítimos al enemigo y la proyección de su fuerza. Lo importante de este modelo es que tiene la suficiente versatilidad para poder interpretar u organizar las operaciones con multiplicidad de opciones; es decir, este se puede reorganizar en función de la intensidad, de la probabilidad de ocurrencia, del nivel de fuerza requerido o dependiendo del *entorno geoestratégico* —esto es, si las operaciones corresponden a tiempo de paz o de guerra, lo cual hace que el modelo de operaciones otomano sea transversal a todo el entorno táctico y estratégico actual—.

España

La Armada de España ostenta una gran tradición naval, con periodos de dominio marítimo en los siglos XVI y XVIII. Hoy en día, a pesar de que las colonias españolas se reducen a unos pocos islotes en el Mediterráneo, la Armada española muestra unas capacidades navales importantes que la hacen ser una Armada con elementos de disuasión y defensa

que le permiten extender su rango de acción y las misiones por realizar, a la vez que garantiza la protección de sus intereses nacionales más allá de las proximidades a las aguas de su jurisdicción, además de la capacidad permanente para intervenir de manera independiente en escenarios alejados de sus bases. Teniendo en cuenta que España emplea el modelo de *Brown-green-blue waters navies*, la anterior descripción dificulta ubicarla en una de las tres categorías usadas en su doctrina, por lo cual se hace necesario encontrar un punto intermedio entre una Armada de aguas verdes y una de aguas azules. Esto le da mayor validez al sistema jerárquico desarrollado por Grove, y mediante el cual podemos concluir, tras analizar sus capacidades y su rango de acción, que la Armada española cuenta con una marina mediana y con capacidad de proyección regional, por lo que es uno de los referentes ideales para diseñar las operaciones de una Armada como la colombiana.

Las operaciones que ejecuta la Armada de España están agrupadas en cuatro misiones genéricas, las cuales se materializan mediante siete formas de actuar de la Flota Naval, como se describe en la tabla 12 (Armada Española, 2015), junto con las características más interesantes del modelo.

Tabla 12. Misiones y formas de actuar de la Armada española

Misiones genéricas	Formas de actuar
Disuasión y defensa	Control del mar
	Proyección del poder naval sobre tierra
	Presencia naval
Gestión de crisis	Según sea el caso puede emplear, indistintamente, algunas de las formas de actuar enumeradas en la segunda columna.
Seguridad marítima	Operaciones de seguridad marítima
	Apoyo a autoridades civiles
Proyección exterior	Operaciones de seguridad cooperativa
	Auxilio en catástrofes y atención de emergencias

Fuente: elaboración propia, con base en Armada Española (2015).

Tanto las misiones genéricas como las formas de actuar están jerarquizadas en el dominio de la intensidad de las operaciones; es decir, la proyección exterior y la seguridad marítima estarían en el dominio de la paz, hasta llegar a la defensa mediante el empleo de la proyección de poder naval sobre tierra en situaciones de crisis o de guerra, o en caso de que el Consejo de Seguridad lo requiera. De la misma forma, se encuentra una conexión con la frecuencia a la cual se ejecutan estas operaciones; en tal sentido, las operaciones de seguridad marítima son en extremo recurrentes, al punto de llegar a ser casi permanentes, en contraste con las operaciones de defensa, que en muchas ocasiones nunca llegan a ser empleadas para garantizar la supervivencia del Estado, y se limitan al mantenimiento de la capacidad mediante reparaciones y entrenamiento.

Países Bajos

La doctrina de los Países Bajos brinda una mejor apreciación de cómo debe organizarse el núcleo de operaciones para una Armada mediana. En este caso se organizan en operaciones marítimas de combate, operaciones de seguridad y asistencia marítima. De esa manera se soluciona, en parte, el problema de la aplicación de la fuerza en las operaciones de no guerra, ya que no se toma en cuenta dicho término. Para los Países Bajos, las operaciones que impliquen la aplicación de la violencia son agrupadas en operaciones de combate y operaciones de seguridad, lo cual describe claramente cuáles hacen parte de una condición de guerra o de crisis y cuáles son de uso cotidiano o de alta probabilidad de ocurrencia, como el control de narcóticos o el abordaje.

Al igual que en los casos anteriores, los Países Bajos no consideran la conquista ni la disputa como parte de sus operaciones: en su caso, las operaciones en el mar que se encuentran en el dominio de la guerra en el mar son materializadas a través de la guerra submarina, la guerra en superficie y la guerra antiaérea, las cuales son suficientes para abarcar todo el espectro de las operaciones en contra de una flota con oposición, llámese de escolta, de control del tráfico marítimo, de negación o de empleo del control del mar, entre otras. De la misma forma, las

operaciones fluviales hacen parte de las operaciones de combate. Estas tienen un importante componente de proyección del poder naval sobre tierra; sin embargo, para países como Colombia, con una red fluvial de más de 24 000 km, de los cuales el 74 % son navegables, las operaciones fluviales merecen ser consideradas un grupo aparte, pues su estudio independiente implica la consideración de ejecutar operaciones fluviales en el mismo contexto en que se hace con las operaciones marítimas; es decir, se ejecutan operaciones de combate fluvial, de seguridad fluvial o de apoyo a la población o autoridades civiles en las riveras fluviales o lacustres.

Análisis comparativo de las doctrinas exploradas

De las cinco Armadas estudiadas, solo la de los Estados Unidos no pertenece al grupo de Armadas medianas; al ser una Armada global y la única con capacidad de proyección total, dista, en órdenes de magnitud, de las capacidades de una Armada mediana; sin embargo, es útil para validar y entender conceptos como la obsolescencia de la batalla decisiva o las diferencias subjetivas entre la conquista y la disputa. Por último, es evidente cómo lo que le permite a Estados Unidos ejecutar operaciones en toda la extensión del globo de manera permanente es su capacidad de *sealift*, que le otorga la flexibilidad y la fortaleza logística para sostener sus capacidades de combate y de proyección exterior en esas proporciones; tal capacidad logística es lo que caracteriza la brecha entre esa Armada y las de otras potencias navales, como China, Rusia, Reino Unido o Francia.

Comparando las doctrinas de Chile con las de los países europeos estudiados, se encuentran profundas diferencias; como ya se mencionó, a diferencia de las Armadas de Europa, la de Chile sigue considerando las operaciones de conquista y disputa —materializadas mediante la batalla naval decisiva o los contrataques— la manera fundamental como una Armada actúa en tiempo de guerra; sin embargo, la dificultad más grande encontrada al respecto es la ausencia de una agrupación coherente de tareas, ya sea mediante el empleo de la frecuencia o la probabilidad de

ocurrencia o del nivel de fuerza empleado o del dominio de las operaciones. En tal sentido, las operaciones militares diferentes de la guerra, las cuales se encuentran descritas en la Directiva Permanente No. 003 del Comando General de Colombia, según la experiencia, pueden llegar a requerir un nivel de fuerza o de violencia incluso más elevado que el requerido en operaciones de guerra, como una escolta o una búsqueda antisubmarina.

Por lo planteado, las doctrinas de España y de los Países Bajos, son las que ofrecen una metodología más clara y organizada para poder ser empleadas como referente al momento de evaluar el clúster de operaciones que deba estar en capacidad para ejecutar una AMPRE.

Funciones de las Armadas según su tipología

Quizás, uno de los objetivos más ambiciosos y estructurados que la Armada de Colombia se ha fijado en las últimas décadas sea el de convertirse en una AMPRE. Sobre esto, Alonso y Gómez hacen un amplio análisis, el cual incluye los antecedentes y las definiciones, además de caracterizar la manera como dicho concepto debe ser implementado (2017); sin embargo, el sistema de clasificación diseñado por Grove tiene dos componentes: el primero es la *magnitud* sobre la cual se establecen categorías de Armadas mayores, medianas y menores. Es entendible confundir dicho concepto con *tamaño*, ya sea el de la cantidad de plataformas que conforman la fuerza o del tamaño del área sobre el cual una Armada debe ejercer su poder; no obstante, la magnitud de una marina está dada, en realidad, por sus *capacidades*, por la cantidad de tareas que pueda ejecutar, lo cual es, justamente, el objetivo del presente trabajo. En tal sentido, tomando como base el análisis anterior de las capacidades de las Armadas seleccionadas, se puede observar que la diferencia entre una Armada nivel 1 y una nivel 2 no es la cantidad de buques, sino únicamente, la capacidad para sostener diversos frentes de batalla alrededor del mundo, por un tiempo prolongado.

El segundo componente es más tangible, ya que define el *alcance* sobre el cual la Armada ejerce su poder; en tal sentido, y al igual que con

el concepto anterior, los medios y su tamaño pasan a un segundo plano, ya que dicha denominación está en función de la *distancia*. Ahora bien, la interpretación que se da a la clasificación de Grove debe ser empleada únicamente para definir hasta dónde la Armada proyecta su fuerza; es decir, hasta dónde puede llevar su poder combativo y hasta dónde tiene la capacidad para influir mediante el uso de la fuerza. Por lo tanto, las capacidades de apoyo de una Armada, si bien son fundamentales para el sostenimiento de una marina, no hacen parte del sistema de clasificación adoptado.

Como lo expresa Till (2009), “mas allá de su clasificación, las Armadas de tamaños muy diferentes a menudo tienen las mismas funciones, aunque, el área o la extensión sobre la cual las realizan pueden diferir” (p. 118); es decir, una Armada pequeña o mediana puede participar en disputas de alta intensidad por el control del mar, de la misma forma como lo hace una Armada grande, e igualmente, una Armada global puede participar en operaciones fluviales o de litoral para contrarrestar pequeñas células terroristas.

Por lo anterior, es más importante para una Armada mejorar sus capacidades que le permiten desempeñar un grupo mayor de funciones gracias a los atributos que disfrutaban las fuerzas navales, que incrementar su tamaño, su cantidad de buques o la extensión del área donde opera.

Ahora bien, a pesar de que una Armada es uno de los muchos instrumentos de poder que emplea un Estado para salvaguardar el interés nacional y lograr sus objetivos —en este caso, aquellos que están relacionados con el dominio marítimo—, según Hughes, el objetivo estratégico siempre estará en tierra (Hughes, 2000), por lo cual los efectos de las operaciones que se deben dar tanto en el mar como desde el mar deben tener un efecto directo sobre los intereses del Estado y su población. Dichos efectos se materializan mediante el diseño de funciones y tareas que asigna el Estado para desarrollar actividades en todos los niveles de conducción.

Por ejemplo, para Corbett, proteger el tráfico marítimo y mantener los medios navales en el océano es fundamental a fin de garantizar la seguridad de los bienes y los servicios que trabajan en función de lograr

los objetivos (1911). Esto requiere que las Armadas empleen la fuerza ofensiva o defensiva para ejercer, obtener o negar el control del mar. Dominar al enemigo en el mar permite mantener una presencia naval, y es el primer paso para establecer la superioridad militar en una región mediante el empleo de capacidades ofensivo-defensivas, las cuales son transversales en un escenario multidimensional que se expande en la superficie, bajo la superficie, en el espacio aéreo, en el espectro electromagnético y en el mismo ciberespacio. Por otra parte, las operaciones desde el mar son la extensión de las capacidades navales sobre las costas a través del poder de proyección. La capacidad de ataque anfíbio es un componente integral de las fuerzas navales; además, las Fuerzas marítimas no solo proveen líneas de comunicación marítima para llevar tropas y material a un área específica, sino que también se constituyen en bases móviles desde las cuales se conducen operaciones militares. Por lo tanto, las operaciones desde el mar buscan entregar bienes y servicios como misiles de crucero y municiones de largo alcance, y tropas de Infantería de Marina que ejecutan maniobras de alta velocidad sobre costa apoyadas por el fuego naval de apoyo, así como una gran variedad de armas aerotransportadas. Las operaciones desde el mar también incluyen la entrega de Fuerzas y materiales para asistencia humanitaria y atención de desastres (US Navy, 1994).

Por lo anterior, son *las funciones* lo que finalmente otorga un panorama claro acerca de cuáles deben ser las operaciones que una Armada debe ejecutar para cumplir con el rol asignado. Algunas de estas funciones se detallan en las tablas 13 y 14.

Tabla 13. Funciones estratégicas de una Armada

Funciones estratégicas	
Anticipación	Estar preparado para el desarrollo de eventos previstos e imprevistos que podrían afectar los intereses nacionales y los objetivos estratégicos.
Prevención	Operar dentro y fuera de las fronteras para evitar una amenaza a los intereses nacionales y a los objetivos estratégicos.
Coerción	Desalentar las actividades que están en oposición a los intereses nacionales y a los objetivos estratégicos, mediante la posibilidad de tomar represalias creíbles.
Protección	Proteger y defender el territorio nacional y garantizar la seguridad de los ciudadanos y de los activos registrados por el Estado (como barcos y aviones).
Intervención	Imponer un cambio de comportamiento en los actores a los que se considera una amenaza para los intereses de seguridad nacional y para los objetivos estratégicos.
Estabilización	Ayudar a poner fin a un conflicto, o promover un desarrollo político, económico y social estable en áreas que lo requieran, y que sirvan a los intereses nacionales y a los objetivos estratégicos.
Normalización	Restaurar condiciones de vida aceptables después de un conflicto o un desastre natural o provocado por el hombre.

Fuente: elaboración propia.

Tabla 14. Funciones operacionales de una Armada

Funciones operacionales	
Disuasión y defensa	El concepto de <i>disuasión</i> responde al planteamiento de que cualquier posible agresor sea plenamente consciente de que las consecuencias de iniciar un conflicto sobrepasan todo beneficio (US Navy, 1994). La <i>defensa</i> son las acciones que ejecuta la fuerza una vez ha fallado la disuasión.
Presencia naval	Es un concepto relacionado con las funciones diplomáticas de las Fuerzas Navales. La sola presencia de las unidades a flote proporciona un amplio espectro de posibilidades, que van desde la disuasión hasta el apoyo a un aliado o la disponibilidad para apoyar en caso de un desastre natural, pasando por el entorno de seguridad cooperativa en un área o una región concretas.
Gestión de crisis	Está relacionada con la presencia naval, ya que el envío oportuno de Fuerzas Navales a un área específica permite prestar asistencia o ejercer la fuerza militar ante cualquier crisis que afecte su seguridad (US Navy, 1994)
Seguridad marítima	En el contexto estratégico actual, el buque de guerra y las operaciones de seguridad marítima son el principal instrumento para mitigar los riesgos y las amenazas generados en el mar. Es una especie de control del mar en tiempo de paz o en la ausencia de hostilidades (Armada Española, 2015)
Seguridad cooperativa	Es el concepto según el cual la seguridad se garantiza a través de la cooperación mutua y la ayuda a terceros países donde las amenazas tienen origen, pero también, un alto potencial para proyectar sus consecuencias sobre el Estado.

Fuente: elaboración propia.

Operaciones en función de su probabilidad de ocurrencia

La existencia de las FF. MM. está justificada en la necesidad de defender los intereses de un Estado; entre ellos, los intereses marítimos; sin embargo, la defensa del interés nacional es necesaria únicamente cuando dichos intereses se vean amenazados por un agente desestabilizador o que haya definido sus objetivos en oposición a los nuestros, lo cual, en otros términos, sugiere que las Fuerzas Armadas (FF. AA.) son empleadas en tiempos de crisis y de guerra.

Para las Armadas es un poco diferente, ya que el poder marítimo se fundamenta en actividades permanentes, lo que en la mayoría de los casos involucra a todos los poderes de un Estado. Para los Estados ribereños, el mar es una fuente fundamental de recursos necesarios para sostener y desarrollar su propia economía; por lo tanto, un Estado puede desarrollar su poder naval como una herramienta para lograr un objetivo político o, por el contrario, desarrollar un poder naval acorde a las necesidades que sus intereses marítimos le exigen.

En el primer caso, encontramos como ejemplo la flota del almirante Padilla, al servicio de la Gran Colombia. En una época cuando los intereses marítimos eran prácticamente inexistentes, se conformó una flota para combatir contra la Armada española y contribuir a preservar la consolidación del proceso de emancipación. Posteriormente, gracias a la falta de visión de los gobernantes y a la incomprensión de las ventajas que otorgaba el mar como fuente de desarrollo, la Armada fue desactivada; sin embargo, en 1932, el conflicto con el Perú hizo necesaria la conformación de una flota para hacer frente a las aspiraciones territoriales del país vecino. Fue de esta manera, y después de perder el canal de Panamá, como Colombia entendió que contar con un poder naval era una necesidad ineludible.

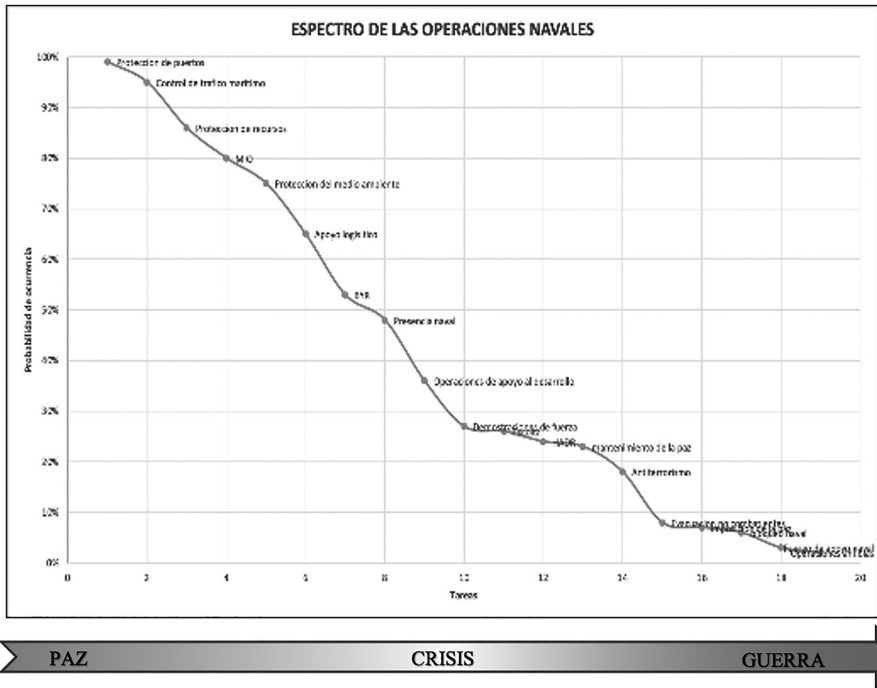
En el segundo caso encontramos a Rusia. En la época de los zares se estableció un gran imperio, pero con un desarrollo marítimo muy débil. Prácticamente no poseía flota mercante ni pesquera, y tenía tan solo una modesta Fuerza Naval, repartida en dos océanos y tres mares, con una

orientación de defensa de las costas. En su primer conflicto con Japón, una naciente potencia marítima, Rusia sufrió una derrota aplastante; sin embargo, no aprendió de esa lección, y hasta la Segunda Guerra Mundial continuó dependiendo del tráfico marítimo en buques de otros países y del poder naval aliado para recibir los vitales abastecimientos y el material bélico. Después de este último conflicto, sus estrategias decidieron iniciar el desarrollo de su poder naval, y fue apreciable el rápido incremento de su fuerza de superficie, y especialmente, de sus submarinos. Luego, su nueva comprensión del poderío marítimo llevó al país a multiplicar su flota mercante y pesquera, que hoy opera en todos los mares, mientras su Fuerza Naval se hace presente en todas las zonas de conflictos (Storaker, 1990).

El empleo de una fuerza naval, sin embargo, va mucho más allá de las acciones bélicas o dentro del contexto de la guerra. Las Armadas tienen la responsabilidad de ejercer el control del mar en tiempos de paz; es decir, que, a diferencia del Ejército y de la Fuerza Aérea, las Armadas medianas tienen un rol fundamental en la seguridad de sus espacios marítimos. Las numerosas actividades económicas ejecutadas en el mar, como, por ejemplo, la pesca (industrial y deportiva), la explotación de recursos energéticos y minerales y los deportes náuticos, entre otros, establece la necesidad de garantizar la protección de la vida humana en el mar. Por otra parte, en el nuevo orden mundial las organizaciones transnacionales dedicadas a actividades ilícitas aprendieron a emplear los espacios marítimos como un medio para lograr sus objetivos criminales. Finalmente, la integración global de las naciones implica adquirir compromisos con la seguridad mundial, lo que implica tener la capacidad para integrarse a Fuerzas multinacionales combinadas para imponer o mantener la paz y la seguridad en determinadas regiones del planeta, así como la atención de desastres y la asistencia humanitaria.

Son estas misiones las que tienen una probabilidad de ocurrencia mucho mayor que las que conciernen inherentemente a las acciones de guerra; por tal motivo, estas operaciones tienen que hacer parte del núcleo de operaciones tipos de una Armada mediana. Se observa, entonces, que la relación entre probabilidad de ocurrencia e intensidad es inversamente proporcional, como se observa en la figura 28.

Figura 28. Espectro de tareas navales en el dominio de la frecuencia.



Fuente: elaboración propia.

Núcleo de operaciones navales de una Armada mediana

Tabla 15. Propuesta de operaciones para la Armada de Colombia.

Tipo de operación	Tareas
Operaciones de seguridad marítima	Búsqueda y rescate y protección de la vida humana en el mar.
	Control positivo del tráfico marítimo.
	Interdicción marítima (contra el narcotráfico, el terrorismo y los demás delitos).
	Defensa de área para la protección de la infraestructura económica en el litoral.
	Protección del medio ambiente.
	Apoyo logístico.

Tipo de operación	Tareas
Operaciones de apoyo a la política exterior del Estado	Presencia naval.
	Operaciones de paz.
	Ayuda humanitaria y atención de desastres.
	Apoyo al desarrollo.
	Demostraciones de fuerza.
	Evacuación de no combatientes.
	Investigación científica.
Operaciones de combate	Bloqueo naval.
	Escolta y defensa de área antiaérea.
	Búsqueda y destrucción de submarinos.
	Minado y contraminado.
	Detección y destrucción de buques de superficie.
	Negación del control del mar.
	Operaciones anfibia.

Fuente: elaboración propia.

Comparando los núcleos de operaciones navales que ejecutan las Armadas de Chile, Turquía, Estados Unidos, España y Holanda, así como el análisis del contexto operacional, podemos definir una propuesta para que sea implementada por una AMPRE, independientemente del alcance de sus intereses marítimos o de la situación geopolítica del Estado. En tal sentido, las operaciones navales se pueden clasificar en tres grandes roles: 1) operaciones *de seguridad marítima*, 2) operaciones *de apoyo a la política exterior* y 3) operaciones *de combate*.

Las operaciones de seguridad marítima constituyen la contribución del poder naval al desarrollo del Estado mediante la protección de sus intereses marítimos; además, en este tipo de operaciones el Estado dis-

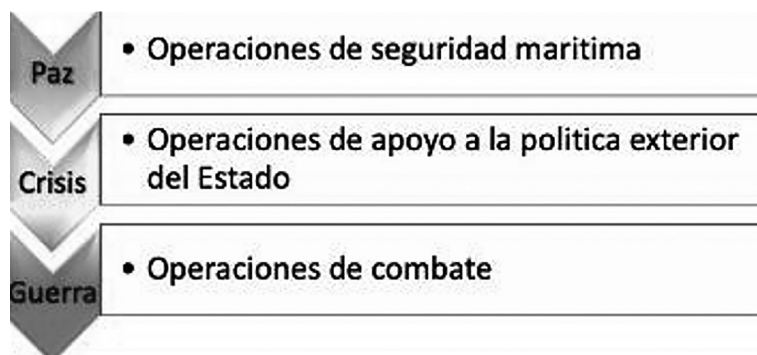
fruta de la total libertad que le otorga el derecho internacional para controlar (llámese bien sea *dominio* o *ejercicio*) los espacios marítimos de su jurisdicción. Es decir, un Estado se ve obligado a dominar la extensión de mar que le pertenece si quiere lograr los objetivos marítimos previamente planteados, ya que dichos intereses se van a ver amenazados por agentes antropomorfos, como, por ejemplo, las organizaciones de crimen transnacional, o por factores naturales, como fenómenos océano-atmosféricos y desastres naturales.

Las operaciones de apoyo a la política exterior del Estado se encuentran en el umbral que separa la paz de la guerra en un contexto internacional; o sea, la presencia naval, las demostraciones de fuerza, la participación en operaciones combinadas multinacionales y el apoyo en caso de un eventual desastre le permiten al Estado ejercer una disuasión creíble, mantenerse activo en las interacciones internacionales, y así lograr un mayor nivel de influencia, en la medida en que su aporte en el contexto naval sea tan eficiente como para ganar el respeto y la admiración de otros Estados⁵⁶.

En este umbral convergen tanto la paz como la crisis y la guerra, como se muestra en la figura 29. Existe un componente de ambigüedad al momento de posicionar dichas operaciones, en el sentido de que, en ocasiones, es muy probable que se enfrenten a una oposición para el cumplimiento de la misión: por ejemplo, en las operaciones de paz, en la evacuación de no combatientes o, incluso, en la asistencia de desastres, en caso de que el país afectado afronte amenazas a la seguridad, producto del caos y de la incertidumbre, al verse afectada la integridad del Estado. En el mismo sentido, el control del mar pasa a ser una variable importante para tener en cuenta, ya que, en caso de afrontar alguna oposición, se debe garantizar la libertad de acción en el teatro de operaciones; o sea, impedir que el adversario logre negar el uso del mar a las fuerzas propias.

56 Pasados 70 años, la Armada de Colombia goza de un importante prestigio gracias a su participación honorable en la guerra de Corea, lo cual plantea ante la comunidad internacional un compromiso determinante del Estado colombiano a la hora de defender la democracia y los valores liberales en el planeta.

Figura 29. Intensidad de las operaciones según el tiempo de aplicabilidad.



Fuente: elaboración propia.

Finalmente, una vez se haya traspasado el umbral de agresión crítica⁵⁷, la disuasión haya fallado y las hostilidades sean inminentes, las operaciones pasan a estar en pleno control del entorno de la guerra. En tal caso, el rol de la Armada debe conducir a negar el uso del mar al adversario y a lograr los objetivos estratégicos impuestos a la Flota. Las operaciones de combate se dividen, a ese respecto, en dos grandes grupos: 1) operaciones de combate *en el mar* y 2) operaciones de combate *desde el mar*.

Las operaciones de combate consisten en actividades ofensivas y defensivas en el nivel táctico, contra un oponente militar u otro actor, empleando la fuerza. Se caracterizan por el uso de complejos sistemas de armas (misiles, torpedos, cañones, bombas y minas) y del poder de combate de las tropas.

Existe una dimensión física en la definición del combate en el mar, en función de la posición del teatro de operaciones⁵⁸, pues no es lo mismo la búsqueda antisubmarina en aguas profundas de mar abierto que hacerlo en aguas someras o en un punto focal. Otro ejemplo es la misión de escolta a un convoy cuyas consideraciones tácticas, cortinas, sectores

57 Término empleado en el manejo de la crisis.

58 Esto es aportado por la doctrina de la Armada española, la cual indica que las operaciones varían dependiendo del lugar donde decidamos emplear el poder naval.

de vigilancia y alerta temprana varían a medida que la ruta se acerca al puerto de destino.

Por otra parte, las operaciones de combate desde el mar corresponden a todas las acciones enfocadas en el cumplimiento de los objetivos más esenciales del Estado, los cuales son la proyección de su poder militar sobre el territorio de un adversario. Dichas operaciones de proyección están catalogadas dentro del clúster de operaciones anfibias, como se detalla en la tabla 16 (US JCS, 2014).

Tabla 16. Tareas para las operaciones anfibias

Tipos de operaciones anfibias	
Incursión anfibia	La intención es establecer un alojamiento temporal para lograr un objetivo táctico u operativo antes de hacer un retiro planificado.
Demostración anfibia	Están destinadas, principalmente, a engañar a un adversario y a atar sus fuerzas para mejorar la correlación de fuerzas en otros lugares.
Asalto anfibio	Su objetivo es llegar a una costa hostil, permanecer allí, aumentar el poder de combate y establecer un nuevo frente, tal vez materialmente, para alterar el curso de una guerra.
Extracción anfibia	La capacidad para hacer una extracción de combate es el último medio para aumentar la confianza de una fuerza expedicionaria en tierra.
Apoyo a fuerzas anfibias; respuesta a la crisis	Ejercer el control del mar en el área de operaciones.
Fuego de apoyo naval	Emplear medios navales con alta capacidad de fuego para la destrucción de capacidades enemigas.
Operaciones fluviales	Elemento fundamental de la capacidad de proyección mediante el empleo de arterias fluviales.

Fuente: elaboración propia, (2020).

Conclusiones

Los cambios en el contexto táctico y estratégico, producidos por distintos elementos, como la influencia tecnológica o la dinámica del orden mundial, hacen que las doctrinas deban someterse a una revisión y una actualización constantes. A pesar de que los teóricos clásicos sentaron las bases para el entendimiento de los factores de poder y de la manera como estos interactúan con la política y con el desarrollo de la civilización, hoy en día se debe reconocer que sus planteamientos han evolucionado hacia rutas diferentes de hacer la guerra y hacia una búsqueda de emplear medios navales cada vez más versátiles para satisfacer múltiples necesidades, que abarcan todos los campos de acción del Estado.

Según la visión de Padilla, “Un ejército puede organizarse en un momento, pero la marina necesita mucho tiempo y dinero y jamás he visto una nación que se quede sin ella aun cuando este en paz con todo el mundo”⁵⁹, lo cual concuerda con el planteamiento de Barnett, quien dice: “Levanta un ejército cuando lo necesites y mantén una Armada para garantizar la conectividad cotidiana” (Barnett, 2005), lo cual indica que las Armadas no están diseñadas única y exclusivamente para la guerra, sino para proteger de manera permanente los intereses económicos y políticos de los Estados; es decir, en todo el dominio de las actividades del sistema internacional enmarcadas dentro de la paz, la crisis y la guerra. En un sentido más estricto, las tareas que se ejecutan en tiempo de paz son mucho más recurrentes que las actividades en las cuales el uso de la fuerza o la violencia es necesario, por lo cual, teniendo en cuenta las capacidades de una AMPRE, las operaciones de seguridad marítima deben ser incluidas en un grupo diferencial de la guerra, con tareas que no le limiten el uso de la fuerza, ni permitan que esta vaya en contra del marco jurídico ni de la misión principal.

Las operaciones de conquista y disputa, y en algunos casos, las de ejercicio de control del mar, son tan difíciles de ejecutar, y la probabilidad actual de que estas ocurran es tan baja, que se las puede considerar

59 Frase tomada de una placa instalada en el Comando de la Flotilla de Superficie del Caribe en Cartagena de Indias. Se desconoce el texto que pueda ser empleado como referencia académica.

obsoletas. La tecnología actual, regida por la supremacía de los misiles, los elevados alcances de detección y la precisión —otorgada por su alta capacidad de cómputo— de los sistemas de combate hacen que el enfrentamiento entre grandes flotas no sea considerado ni tan siquiera por los Estados que tienen la capacidad para mantener desproporcionados escuadrones de buques. Por otra parte, de la misma conclusión se obtiene una nueva visión acerca del empleo de las Armadas, para las cuales ni el tiempo de paz, ni el de crisis ni el de guerra representan una autorización o una negación del uso de la fuerza, por lo que denominar una operación “de paz” no significa que las unidades que en ella participen no hacen uso decidido de todo su armamento y sus capacidades.

La visión institucional de la Armada de Colombia, que es convertirse en una AMPRE, implica un ambicioso proyecto para desarrollar el poder naval; sin embargo, es necesario tener en cuenta que esta clasificación tiene dos componentes: el primero es el tamaño de la Armada; no obstante, cabe recalcar que el término “mediano” no implica la cantidad de buques ni la de armamento o reservas con los cuales cuente el Estado ribereño, ya que estas características dependen del tamaño de la jurisdicción y del nivel de control que el Estado requiera ejercer en sus espacios marítimos. Por el contrario, esta dimensión hace referencia a las capacidades que puede ejecutar dicha Armada.

El segundo término es la profundidad o el alcance hasta donde el Estado pretenda llevar su poder o sus capacidades, ya sea para proteger sus intereses o para lograr objetivos ulteriores. Si se toma la configuración de la Armada actual de Colombia y el proyecto de desarrollo de la fuerza, es posible inferir que se debe trabajar en el primer término; es decir, en las capacidades, pues se ha demostrado, mediante la planificación y la ejecución de operaciones multinacionales en aguas propias, adyacentes y cuencas lejanas, que se tiene la capacidad para proyectar dicho poder, lo cual supone, a su vez, que el objetivo planteado es alcanzable, y que el esfuerzo requerido para materializarlo no es tan elevado si se logra articular todos los campos de acción del Estado.

Finalmente, la propuesta elaborada se fundamenta en organizar las operaciones por su probabilidad de ocurrencia, la cual se correlaciona,

en un sentido inversamente proporcional, con la intensidad de fuerza que se requiere para el éxito de la misión. En tal sentido, una operación de búsqueda y rescate es muy común, y no requiere el empleo de ningún armamento, lo cual es muy diferente de la evacuación de no combatientes, cuyo entorno sí puede caracterizarse por elementos hostiles que pongan en riesgo el cumplimiento de la misión.

De la misma forma, los desembarcos anfibios del siglo XX quizás puedan ser cuantificados en un pequeño listado, lo cual es contrario a la inmensa voluntad y al esfuerzo con el que fueron ejecutados. En tal sentido, se considera que dichas operaciones deben estar alineadas con los atributos de la Fuerza Naval que le permiten funcionar como un elemento de soporte a la diplomacia mediante el cumplimiento de múltiples tareas ejecutadas por Fuerzas multinacionales en el exterior.

REFERENCIAS

Capítulo 1.

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

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

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

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

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

Capítulo 2

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

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

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

Sitografía

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

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

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

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

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

Capítulo 3

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sitografía

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

Capítulo 4

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

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

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

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

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

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

Capítulo 5

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

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

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

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

Capítulo 6

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

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

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

Capítulo 7

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

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

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

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

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

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

Capítulo 8

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

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

Capítulo 9

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

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

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

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