

CONTRIBUCIÓN DEL PODER NAVAL AL DESARROLLO MARÍTIMO DE UNA NACIÓN

Almirante (RA)
DAVID RENE MORENO MORENO



Escuela Superior de Guerra
General Rafael Reyes Prato
Colombia



ARMADA
DE COLOMBIA



**CONTRIBUCIÓN
DEL PODER NAVAL
AL DESARROLLO
MARÍTIMO DE
UNA NACIÓN**



CONTRIBUCIÓN DEL PODER NAVAL AL DESARROLLO MARÍTIMO DE UNA NACIÓN

Almirante (RA) David René Moreno Moreno
Oceanógrafo Físico - Doctor en Oceanología
(Autor)

Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz
Capitán de Navío en la honrosa situación de retiro
(Editor)

Escuela Superior de Guerra
Departamento Armada
Bogotá, D.C.
2019



Catalogación en la publicación: Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"
Contribución del Poder Naval al Desarrollo Marítimo de una Nación / Editor Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz - Bogotá: Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", 2019.

1 volumen 202 páginas, ilustraciones; 17x24 cm.

ISBN: 978-958-52545-1-0

ISBN DIGITAL: 978-958-52545-3-4

1. Tendencia Oceánica - 2. El Poder Marítimo - 3. El Poder Naval - 4. La Estrategia Marítima
5. Potencia Marítima - 6. La Diplomacia Naval - 7. Las Armadas y la Tecnología - 8. Seguridad Marítima - 9. La Oceanopolítica

327101

Registro Catálogo: THEMA: JWLP

Archivo descargable en formato PDF en: <http://esdeguelibros.edu.co>

Título: Volumen 1. Contribución del Poder Naval al Desarrollo Marítimo de una Nación
Primera Edición, 2019

Libro resultado de Investigación

© Almirante (RA) David René Moreno Moreno
Oceanógrafo Físico
Doctor en Oceanología (**Autor**)

Proceso de arbitraje:

1er. concepto

© Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz
Capitán de Navío en la honrosa situación de retiro
(**Editor**)

Evaluación: 22 de mayo de 2019

2do. concepto

Evaluación: 15 de septiembre de 2019

Diseño, Diagramación e Impresión: Imprenta y Publicaciones FF.MM.

Foto Portada: Comunicaciones Estratégicas Armada Nacional

Diseño Portada: Comunicaciones Estratégicas Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". La portada ha sido diseñada usando elementos Freepik.com

Libro producto de Investigación del Departamento Armada vinculado al Proyecto de Investigación denominado "El Poder Marítimo como Fundamento Estratégico del Desarrollo de la Nación" que hace parte del grupo "Masa Crítica", identificado con código COL 123- 247 en COLCIENCIAS y categorizado en "B", adscrito a la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto".

El Contenido de este libro corresponde exclusivamente al pensamiento del autor y es de su absoluta responsabilidad. Las posturas y aseveraciones aquí presentadas son resultado de un ejercicio académico e investigativo que no representa la posición oficial, ni institucional de la Escuela Superior de Guerra, de las Fuerzas Militares o del Estado colombiano.

Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en su todo ni en sus partes, ni registrada o transmitida por un sistema de recuperación de información, en ninguna forma ni por ningún medio sea mecánico, foto-químico, electrónico, magnético, electro-óptico, por fotocopia o cualquier otro, sin el permiso previo por escrito de la editorial.



PRÓLOGO

Es preocupante la falta de interés que muestran algunos países – particularmente observado en varios de los menos desarrollados– donde en los ambientes políticos, económicos y académicos no se abordan, bien sea total o parcialmente, los diferentes temas relacionados con el mar, más especialmente en lo que estos representan para el beneficio del bien común y desarrollo de los Estados; es realmente alarmante que algunos gobiernos no hayan percibido la verdadera importancia de establecer políticas públicas para vincular el recurso de las aguas oceánicas al diario devenir de los pueblos.

Cuando se habla de las aguas oceánicas encontramos que son muchos los aspectos a considerar, como por ejemplo el análisis permanente sobre la responsabilidad y las capacidades del país para salvaguardar la Soberanía del Estado costero en las aguas marítimas jurisdiccionales, por el uso benéfico que se puede dar a estos espacios marítimos, o por lo que pueden aportar los mismos a la industria, a la generación de empleo, al desarrollo de ciencia y tecnología, pero también su contribución a una mejor nutrición de la población, al cuidado de las aguas marinas y de sus recursos vivos frente a la pesca, a la minería o a la contaminación, llegando inclusive al tema de los problemas de aspecto limítrofe existentes y crecientes en las fronteras marítimas y a la responsabilidad por la salvaguarda de la vida humana en el mar y la colaboración que se pueda prestar a otros países frente a las frecuentes catástrofes.

Por miles de años el mar ha servido para unir a los pueblos y ha contribuido en su desarrollo y progreso; con los temas tratados

en el presente trabajo se busca, de una parte, mostrar brevemente lo que realmente representan los diferentes espacios marítimos para el Estado, que aunque no generan votos en términos políticos, sí contribuyen sustancialmente al desarrollo y progreso del país y que las naciones que han tomado estas banderas definitivamente han logrado convertirse en potencias, bien sean vistas desde el nivel vecinal, regional y hasta el nivel mundial. De otra parte, sencillamente se busca generar cultura y Conciencia Marítima en los diferentes niveles de la sociedad, apoyando las acciones que se desarrollan en esa dirección, aunque sean tímidas el día de hoy, pero con la seguridad de que se fortalecerán sustancialmente en el próximo futuro con la voluntad de nuevas generaciones; el planeta tierra, mejor llamado el planeta azul, indiscutiblemente mañana dependerá mucho más de las aguas oceánicas.

Con los diferentes contenidos expuestos en esta publicación se presenta un cuadro general que se espera pueda contribuir en el ámbito académico a comprender mejor la importancia que adquiere cada día el mar en el futuro de las naciones. No se habla solamente de cómo las aguas marinas contribuyen a regular el clima sobre el planeta, o de qué forma contribuyen a mejorar el desequilibrio nutricional, sino se enfatiza en que las líneas de comunicación marítimas cada día se encuentran surcadas por un mayor número de embarcaciones que transportan materias primas y productos terminados, así como gran cantidad de energía mencionando por ejemplo el carbón, el gas, el petróleo y sus derivados que a la larga, son los que mueven al mundo. En los últimos años algunos países, especialmente potencias emergentes como es el caso de China, han hecho un gran esfuerzo hacia el incremento en la fabricación de buques, siendo muchos de ellos los que sobrepasan anualmente construcciones navales por varios millones de toneladas en nuevas y modernas embarcaciones.

El incremento poblacional a escala mundial impulsa un mayor empleo de los mares como fuente de alimentos, como medio para el transporte de mercancías e insumos, al mismo tiempo que favorece el incremento sustancial en la cantidad de buques de pasajeros para aspectos de recreación, pero también debido a la escasez de ciertos recursos sobre la tierra emergida se incrementa la minería en las

áreas marinas. Todo lo anterior, sumado a las difíciles condiciones sociales reinantes en algunos países y a las ambiciones expansionistas de otros, hacen que el mar sea objeto de gran interés desde el punto de vista estratégico para unos, mientras que para otros es un vasto escenario para delinquir, llámese piratería, tráfico de alcaloides, tráfico de seres humanos, armas y contrabando, por citar algunas actividades delictivas, lo cual obliga a que los Estados fortalezcan sus Armadas y/o Cuerpos de Guardacostas para salvaguardar la seguridad de su bandera, de su Soberanía y combatir eficientemente el delito.

El mar y el Estado indiscutiblemente deben mantener una relación indisoluble y, los temas del mar también deben influenciar y ser influenciados por las decisiones políticas, como lo ha expresado ampliamente el almirante Jorge Martínez Busch, ex Comandante en Jefe de la Armada de Chile, al hablar de la Oceanopolítica y de otros temas que revisten hoy gran importancia como el Mar Presencial, donde se resalta que el mar como contribuye a mover el motor del desarrollo de un país. Por otra parte, quien por más de un siglo ha jugado un papel vital en la generación de una verdadera conciencia política sobre la importancia de los mares es Alfred T. Mahan, al plantear su pensamiento sobre el dominio de los mares para lograr la fortaleza de un país. Todo lo anterior implica que el establecimiento de una Estrategia Marítima Nacional, con objetivos y líneas de acción perfectamente definidas y con permanencia o continuidad en el tiempo, contribuirá a que cualquier país escale posiciones dentro del gran esquema mundial.

El uso libre y seguro del mar y, de las vías fluviales, es un elemento vital para el progreso y el bienestar de los pueblos, motivo por el cual los diferentes Estados deben hacer un gran esfuerzo para que la seguridad marítima permita no solo la prevención de accidentes, sino también prevenir la contaminación, mantener libres al tránsito de embarcaciones los denominados “choke points” y las vías de comunicación marítimas en general, atender los desastres naturales que inclusive pueden ser causados por la misma naturaleza, para mitigar los efectos nocivos de los mismos o bien para combatir la inseguridad que puede ser causada por actos delictivos intencionados.

Para resumir la importancia que reviste el mar para los pueblos es necesario citar la frase atribuida por varios autores al político, y general, ateniense Temístocles (525-460 a.C.) "*Quien domina el mar, domina todas las cosas*".

El autor,
Almirante (RA) David René Moreno Moreno¹
Oceanógrafo Físico
Doctor en Oceanología

1 **Almirante (RA) David René Moreno Moreno.** Oceanógrafo Físico y Profesional en Ciencias Navales, Especialista en Interacción Océano-Atmósfera y Especialista en Análisis Numérico con aplicaciones a la Oceanografía, los anteriores saberes impartidos por la Escuela Naval Almirante Padilla, Especialista en Alta Gerencia Universidad de los Andes, Especialista en Alta Gerencia de la Escuela de Administración Pública ESAP, Magister en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra "Rafael Reyes Prieto", Diploma de Estudios Avanzados D.E.A. en Sedimentología y Doctor en Oceanología de la Université de Bordeaux, Francia; Graduado del Colegio de Guerra Naval de la Armada de los Estados Unidos. Ha participado en cursos y seminarios en la Universidad de Harvard y Universidad de América en USA, docente invitado en Universidades Nacionales e Internacionales. Docente-Investigador en el Departamento Armada Escuela Superior de Guerra "Rafael Reyes Prieto". Correo electrónico: david.rene.moreno@gmail.com



PRESENTACIÓN

¿Qué magia tiene el mar, que ha atrapado por siempre a poetas, guerreros, políticos, científicos, comerciantes, navegantes y hasta al divino Ulises?

El libro que hoy nos entrega el Almirante Moreno, contribuye a develar este misterio y a acrecentar esa fascinación. Es un libro y muchos libros a la vez. Es historia de los pueblos, pero también Estrategia Naval, es Geopolítica global pero también es economía y comercio entre naciones, es manual de guerra para militares y tratado de diplomacia para políticos, es lineamientos de política pública y llamado de atención a gobernantes sin visión.

2.500 años atrás, como bien lo recuerda el autor en el prólogo, Temístocles, ese gran político y militar ateniense, señalaba que “*quien domina el mar, domina todas las cosas*”, y sobre esa afirmación edificó durante la democracia griega, la más importante flota de buques de guerra de la época como poder naval que, a la postre, permitió neutralizar las invasiones persas y, preservar y acrecentar el bastión cultural griego, pilar actual del mundo occidental.

Mucho ha cambiado el mundo desde los griegos hasta nuestros días, pero permanece incuestionable la importancia del mar. El nobel de economía Jeffrey Sachs ha documentado con rigor cómo las naciones costeras presentan mayores niveles de desarrollo que aquellas otras que se encuentran privadas del acceso al mar; mientras que el libro presente complementa esto, enfatiza que no basta con

poseer mar, sino que su disfrute real como fuente de desarrollo debe basarse en la estratégica gestión nacional de las aguas oceánicas, lo que requiere, a su vez, de un adecuado Poder Naval.

Desde hace milenios, el mar ha sido el gran conector para la difusión del conocimiento y para el intercambio de materias primas y bienes finales; razones que explican por qué las poblaciones costeras han tenido, a través de la historia, más rápido acceso a ese conocimiento y contado con mayor disponibilidad de bienes procedentes de otros puntos cardinales que sus similares al interior de los continentes.

Estas ventajas geográficas que, con la incursión reciente en el reloj de la historia del transporte aéreo y los medios digitales, parecieran cosa del pasado, continúan siendo de primer orden y marcando la diferencia entre naciones, pues en la llamada aldea global, el mundo se ha integrado más y más, y los conectores naturales continúan siendo los océanos.

El mar contiene el 97% del agua de la tierra, representa el 71% de la superficie de la esfera terrestre, abarca el 85% del comercio internacional y más del 70% de la población mundial vive en sus costas o muy cerca de ellas; cifras que resaltan la importancia de su dominio.

La Globalización económica ha hecho de los océanos la autopista natural para el comercio mundial, y las naciones que poseen y gestionan adecuadamente su mar se benefician enormemente. Tener acceso al mar permite exportar más fácilmente a los mercados mundiales e importar fácil y barato materias primas y bienes finales del resto del mundo, como factores que dinamizan grandemente las economías de los países costeros, generan mayor riqueza nacional y permiten mejores niveles de bienestar para sus habitantes.

Este libro, con la claridad y rigurosidad de un texto académico, pero enriquecido con la argumentación y contundencia de un ensayo, presenta al lector conceptos y análisis que permiten a quien lo lee, sea iniciado o no, volverse un poco más ilustrado a medida que se sumerge en sus páginas.

Destaca el autor la importancia del Poder Marítimo como factor diferenciador entre naciones y como el Poder Naval es el punto de partida para lograrlo. Recalca como el dominio de una Nación sobre sus aguas oceánicas, bien sea para fines políticos, económicos o militares comienza precisamente por su componente militar, basado en las fortalezas que posee en cuanto a buques de guerra, bases de apoyo, articulación con otras fuerzas y capacidad de alianzas con otros países. Asimismo, explica en detalle e ilustra con ejemplos como el Poder Naval se convierte en parte fundamental de la estrategia marítima que un país debe establecer para defender sus Intereses Nacionales.

No se trata de un enfoque beligerante. Se trata del desarrollo de capacidades militares en el mar, suficientes y creíbles, que disuadan o neutralicen a actores estatales o privados de emprender o concretar acciones violentas contra los Intereses Nacionales, en lo que se señala como diplomacia naval para la paz que, a su vez, significa establecer el Poder Naval como la primera línea de defensa nacional.

Destaca el autor cómo ese Poder Naval, además de defensa y diplomacia para la preservación de los Intereses Nacionales, es fuente de desarrollo para los habitantes, que justifica por sí misma las altas inversiones que requiere, máxime que son capacidades que toman mucho tiempo en desarrollarse, sobre las cuales es muy riesgoso improvisar y más costoso renunciar.

El mar, si bien está sometido a jurisdicciones e Intereses Nacionales, es en definitiva un bien común de la humanidad, que constituye punto de encuentro entre países por su conectividad y fuente de recursos por su explotación. Lo anterior para una población mundial interdependiente y creciente.

Solo en mares libres de tensiones bilaterales, piratería, narcotráfico, trata de personas, contrabando y demás amenazas a la seguridad pública o privada, puede florecer el comercio y el intercambio de bienes y servicios que conlleva. Solo en mares debidamente legislados y defendida esa legislación puede darse una explotación sostenible y equitativa de sus recursos.

El poder naval se vuelve indispensable para garantizar la seguridad y el cumplimiento de la ley. Sin Poder Naval que ponga orden no hay mar para los hombres y sin mar que conecte y alimente no hay futuro para la humanidad.

Los conceptos, planteamientos y análisis que el lector encuentra en estas páginas tienen un ingrediente adicional que acrecientan su valor: se trata de la talla académica y experiencia del Almirante Moreno su autor, hombre de mar, hombre de academia y hombre de Estado como quiera que su vida misma es testimonio de éxito en cada uno de estos campos.

Más de cuarenta años en uniforme naval hasta alcanzar el más alto grado militar, varias vueltas al mundo en veleros y buques de guerra, maestrías, doctorado, cientos de conferencias y decenas de publicaciones académicas, así como haber ocupado las más importantes posiciones militares donde la estrategia militar se entreteje con la política de Estado, hacen del Almirante Moreno autor inmejorable para un libro de estas características, presentando magistralmente desde sus conocimientos y experiencia, la importancia del poder naval para el desarrollo marítimo de los países y el bienestar de sus gentes.

Aunque se trata de un libro global, no puede dejarse de señalar la contribución que esta publicación representa para Colombia, nación costera de dos océanos, pero con mentalidad andina; donde contrario a la lógica y a las estadísticas globales, sus habitantes litorales son quienes menores niveles de desarrollo presentan frente a sus similares del interior.

Este libro representa entonces, de manera adicional, una esperanza para esas poblaciones costeras colombianas bañadas por el mar, pero no del Estado, que, sumidas en la pobreza, han tenido que clamar a la Colombia andina para que los atienda. Leyéndolo, se entiende que no pueden por más tiempo ser desatendidas y, por el contrario, que el desarrollo nacional pasa estratégicamente por sus territorios y habitantes.

En la aridez de publicaciones nacionales sobre Geopolítica y, más específicamente sobre talasocracia o dominio de los mares como nos lo explica el autor, el libro que el lector tiene entre manos constituye un aporte significativo a la literatura especializada que se espera ilustre a gobernantes, académicos, militares y hombres de negocios sobre la sinergia increíble que para el desarrollo de Colombia puede lograrse si se articulan estratégicamente sus 928.660 km² de porción marina, con sus 1'139.951 km² de porción terrestre; es decir, si se tiene por fin presente para los Intereses Nacionales ese desatendido 44,8% del territorio representado en sus aguas oceánicas, lo que requiere por demás, el fortalecimiento de su fuerza naval para que sea fuente real de defensa, diplomacia y desarrollo.

Con la visión política necesaria y las capacidades navales mínimas para hacerla realidad, Colombia podrá, en el bicentenario de su independencia, convertirse en esa nación marítima que siempre ha debido ser, mejorar el bienestar de su gente y alcanzar su prosperidad como Nación a partir de esas claves que este libro entrega, de manera tal que finalmente superemos nuestra sequía mental y geográfica, donde las *estirpes condenadas a cien años de soledad, no tenían una segunda oportunidad sobre la tierra ...ni el mar.*

Alejandro Arbeláez Arango, Ph.D.

Ex Viceministro de Defensa



TABLA DE CONTENIDO

	<i>Página</i>
PRÓLOGO	7
PRESENTACIÓN	11
INTRODUCCIÓN	21
CAPÍTULO I - LA TENDENCIA OCEÁNICA	27
Generalidades.....	27
La tradición marítima.....	33
Nación marítima.....	37
El dominio del mar.....	38
CAPÍTULO II - EL PODER MARÍTIMO	43
Definiciones.....	43
Generalidades del Poder Marítimo.....	48
Elementos constitutivos del Poder Marítimo.....	51
Factores que afectan el Poder Marítimo.....	53



CAPÍTULO III - EL PODER NAVAL	57
Generalidades.....	57
Atributos del Poder Naval.....	60
Roles del Poder Naval.....	63
CAPÍTULO IV - LA ESTRATEGIA MARÍTIMA.....	71
Generalidades.....	71
Estrategia Marítima de los Estados Unidos.....	75
Estrategia Marítima de la República Popular China (RPCh).	77
Estrategia Marítima de Australia.....	81
Estrategia Marítima de Canadá.....	85
Estrategia Marítima de Japón.....	91
Estrategia Marítima de Singapur.....	95
Estrategia Marítima de Colombia.....	99
CAPÍTULO V - POTENCIA MARÍTIMA.....	105
Generalidades.....	105
Dimensión geoestratégica de los Estados.....	107
Niveles de poder.....	108
Potencia Media Regional.....	112
CAPÍTULO VI - LA DIPLOMACIA NAVAL.....	117
Generalidades.....	117
Desarrollo histórico.....	119
Aspectos generales de la diplomacia naval.....	125
Diplomacia naval norteamericana.....	128

CAPÍTULO VII**LAS ARMADAS Y LA TECNOLOGIA 131**

Generalidades.....	131
Desarrollo de la industria naval.....	134
China, Corea del Sur y Japón.....	134
España, Francia e Italia.....	142
México, Brasil y Colombia.....	151

CAPÍTULO VIII - SEGURIDAD MARÍTIMA..... 159

Generalidades.....	159
Concepto de Seguridad Marítima.....	160
Riesgos, Amenazas y desafíos.....	163
SEGURIDAD MARÍTIMA (SECURITY) Amenazas.....	165
SEGURIDAD MARÍTIMA (SAFETY) Riesgos.....	166
Piratería y terrorismo.....	169

CAPÍTULO IX - LA OCEANOPOLÍTICA..... 175

Generalidades.....	175
Teorías de la Oceanopolítica y del Mar Presencial.....	177
Concepto de Mar Presencial.....	178
Concepto de Oceanopolítica.....	181
Vectores de la Oceanopolítica.....	182
Principios Generales.....	186
Talasopolítica.....	187
Referencias.....	193



CONTRIBUCIÓN DEL PODER NAVAL, AL DESARROLLO MARÍTIMO DE LA NACIÓN

“Quien aspire al poder mundial, debe aliarse con el mar”

Andreas Dorpalen²

INTRODUCCIÓN

EL MAR Y EL PODER MARÍTIMO

Indiscutiblemente el mar es el componente terrestre que ha jugado el papel más importante en la historia de la humanidad, especialmente cuando se habla de vida, cultura, comercio, industria, tecnología, energía, alimentación, conquistas, imperios, grandes potencias y guerras; esto sólo por citar algunas consideraciones. El espacio oceánico es hoy una amplia propiedad tanto de los Estados ribereños, en sus aguas marítimas jurisdiccionales, como lo es también una extensa área que comparten todos los Estados del planeta en la extensa zona de altamar.

Las cuencas oceánicas contienen el 97% del agua de la tierra (King, 1963, p. 79), cubren aproximadamente tres cuartas partes de la superficie del planeta, lo cual permite que cuando se observa la tierra

desde el espacio exterior se vea claramente predominando el color azul (por lo cual es llamado el planeta azul) y, además, estas aguas regulan el clima y las lluvias, pero su importancia es de tal magnitud que contienen la mayor cantidad de recursos biológicos, energéticos y minerales del planeta. El mar es considerado fundamental en las teorías del origen de la vida, por tanto, juega un papel definitivo en el desarrollo, progreso, prosperidad y bienestar de la humanidad.

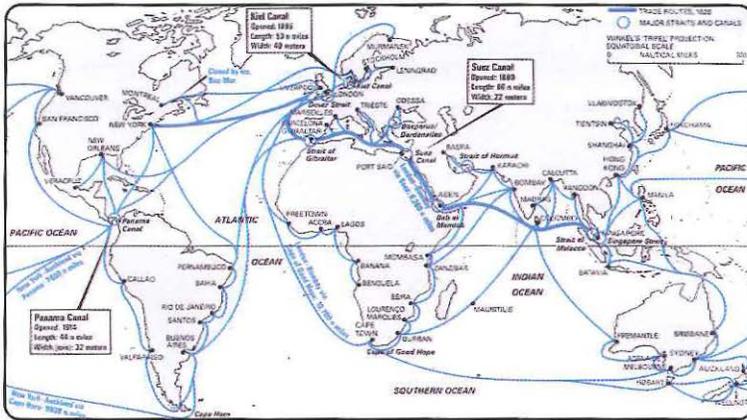
Autores como Geoffrey Till³ consideran que el mar tiene cuatro atributos principales y, que hablando en términos marítimos, de su máximo aprovechamiento depende el éxito de un Estado, y, estos son: considerar al mar como fuente de recursos, refiriéndose particularmente a los recursos renovables y no renovables que contienen sus aguas, suelo y subsuelo; el mar como medio de transporte, especialmente relacionado con el creciente comercio mundial, teniendo presente que un porcentaje superior al 85% de este se efectúa por vía marítima; el mar como medio de información y comunicación, gracias al intercambio de conocimientos humanos y al desarrollo de actividades técnico científicas que se efectúan en sus aguas para beneficio de la humanidad (2013, págs. 5-14); y, finalmente como medio para dominar, ya que ha servido para llevar a las costas de otros países la conquista, la guerra, el idioma, la religión, la seguridad, la cultura. Es importante mencionar que se ha agregado un quinto atributo⁴: el medio ambiente, ya que sus aguas juegan un papel fundamental para regular el clima del planeta, refuerzan el oxígeno de la atmósfera y sus corrientes llevan los nutrientes para alimentar las diferentes especies que pueblan sus aguas.

Los intereses y ambiciones de algunos Estados han generado, generan y generarán disputas permanentes por querer anexar espacios oceánicos donde puedan ejercer Soberanía y control, especialmente sobre las líneas de comunicación marítima o particularmente sobre

3 Historiador Naval británico, Profesor emérito de Estudios Marítimos en el Departamento de Estudios de Defensa de la Universidad King's de Londres. Autor del libro *Seapower: A guide for the twenty-first century*. Third edition. (2013).

4 Laguerre K., Michel. (2016). Los cinco atributos históricos del Mar. Recuperado de www.lucidez.pe/opinion/los-cinco-atributos-historicos-del-mar-por-michel-laguerre

los denominados “choke points”⁵, por los cuales transita la mayor parte del comercio mundial.



Algunos “choke points” vitales para el comercio mundial (De izquierda a derecha: Canal de Suez, Estrecho Babel Mandeb, Estrecho de Ormuz y Estrecho de Malaca).

Gráfico tomado de www.google.com.co

A través del tiempo han aparecido nuevas teorías jurídicas y se han firmado acuerdos internacionales tanto para reglamentar el uso de los mares, como para delimitar sus principales espacios marítimos, tales como la extensión del mar territorial, de la zona económica exclusiva, de la zona continua y de la plataforma continental; modificando de esta forma la famosa Doctrina de Mar Libre propuesta en el siglo XVII por el jurista holandés, Hugo Grocio, en su obra ‘Mare Liberum’ (1609), donde sostenía el concepto de la libertad de los mares y que el mar no podía tener propietarios, como sucedía con los espacios terrestres, pues el mar no era sujeto de ocupación⁶. En respuesta a lo planteado por Grocio, John Selden (1635) publica su obra con la teoría de ‘Mare Clausum’ o mar cerrado, esto es, aguas bajo jurisdicción de un Estado.

Más tarde, el también abogado holandés, Cornelius van Bynkershoek estableció otro principio por el cual el mar adyacente

5 Cuellos de botella, puntos de estrangulamiento, puntos de paso forzoso, corredor marítimo o puntos de confluencia por los cuales deben transitar obligatoriamente el tráfico marítimo. Llamados las vértebras de la Geoestrategía Marítima. Los ocho choke points que mueven al mundo. Estudios de Geopolítica Mundial. <https://geopolmundial.wordpress.com/2016/03/31/las-vertebras-de-la-geoestrategia-maritima-los-ochos-choke-points-que-mueven-al-mundo/>

6 Mare Liberum (1609). Recuperado de <https://es.scribd.com/document/56458544/Hugo-Grocio-de-Mare-Liberum>

a las costas de los Estados ribereños estaba sujeto a la Soberanía del país por lo cual su extensión era proporcional al poder del Estado para controlarla. Inicialmente se consideró el alcance de la bala del cañón como límite en la extensión del mar territorial, esto es, cerca de 3 millas⁷. Se puede decir que actualmente el orden marítimo mundial está basado en el delicado equilibrio que hay entre las dos teorías de mar libre y mar cerrado, las que desde hace unos siglos compiten entre sí, pero particularmente se encuentran guiadas según los intereses y capacidades de los Estados (Rodríguez, s.f.). Hoy en día los mares se han convertido en el eje central de la prosperidad para algunos países, para otros los mares han sido y serán su espacio vital, pero se mantiene la necesidad de regular y especialmente de controlar su uso racional, tanto a nivel interno de las naciones, como a nivel de la comunidad internacional.

Ya en el siglo XX muchos Estados mostraron su interés por dar una mayor extensión a su mar territorial, basándose principalmente en temas de Soberanía, seguridad, recursos pesqueros y minería; algunos de ellos han establecido el ancho de su mar territorial en una extensión de 200 millas náuticas⁸, mientras que el consenso general es de 12 millas. La Asamblea General de las Naciones Unidas (ONU) convocó en 1956 la I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en Ginebra (Suiza), en 1960 convocó la II Conferencia y, en 1970 se llevó a cabo la III Conferencia en Montego Bay, Jamaica; ésta finalizó el 30 de abril de 1982 y tuvo como resultado final el documento conocido como 'Convención de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar' que entró en vigencia en 1994⁹ (CONVEMAR) y busca proteger los derechos y obligaciones de todos los Estados en los mares y océanos, así como regula temas de jurisdicción, soberanía y utilización de estos espacios marítimos¹⁰.

El siglo XXI muestra la existencia de otros intereses, como es el caso de la lucha por lograr la hegemonía mundial, donde potencias

7 VII. Derecho del Mar. Mar Territorial y Mar Patrimonial. Recuperado de www.bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen2/ciencia3/100/html/sec_11.html

8 Quintero, L. (2015, enero 24). 200 millas náuticas del mar territorial. Recuperado de <https://prezi.com/uddbp6co2sq8/200-millas-nauticas-del-mar-territorial/>

9 Entra en vigor el 16 de noviembre de 1994. La entrada en vigor de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Recuperado de www.corteidh.or.cr/tablas/R16692.pdf

10 Derecho del Mar. Centro de Información de la Naciones Unidas CINU. Recuperado de <http://www.cinu.mx/temas/derecho-internacional/derecho-del-mar/>

emergentes desean apoderarse de extensas áreas marítimas en diferentes partes del globo, o el interés galopante por conservar el medio ambiente y evitar los efectos del calentamiento global por sus nefastas consecuencias en el futuro de la humanidad; mencionando igualmente la participación conjunta de numerosas naciones para combatir en el mar el delito transnacional como el caso del narcotráfico, del contrabando, de la piratería o de las migraciones ilegales, solo por citar algunos temas de gran interés mundial.



CAPÍTULO I

LA TENDENCIA OCEÁNICA

Generalidades

A nivel mundial crece la demanda de energía, materias primas, alimentos y bienes finales, debido particularmente, al acelerado aumento en el tamaño de la población, lo cual genera, a su vez, que aumente necesidad de mejorar la calidad de vida de los habitantes; lo cual influye en el crecimiento de la movilización y el transporte de grandes cantidades de carga. Es así como el transporte por vía marítima y fluvial adquiere una gran importancia en todas las latitudes, especialmente por razones económicas, ya que este tipo de transporte reduce los costos y hace más competitivos los productos en los diferentes mercados mundiales.



Buque portacontenedores Maersk Hanoi
Foto tomada de: www.google.com.co (2018)



Paralelo a lo anterior, cada día se construyen buques de mayor tamaño, como es el caso del Maersk Mc Kinney Moller, portacontenedores de 400 mts de eslora, 59 mts de manga y capacidad para transportar 18.270 TEU¹¹, o el Symphony of the Seas, buque de pasajeros con 230.000 toneladas de registro bruto, 362 mts de eslora y 9 mts de calado, o el tanquero TI Europa de 380 mts de eslora, 68 mts de manga, 12 mts de calado y un DWT¹² de 441.561 toneladas; siendo estos buques de clase TI capaces de transportar más de 12 millones de galones de petróleo o los clase Valemax que han sido construidos para transportar más de 400.000 toneladas de minerales (Marín, 2015), lo cual demanda, entre otras particularidades, contar con puertos muy profundos, con muelles de gran extensión, con diques de mayor tamaño, con mayor eficiencia en los puertos y con canales navegables de mayores dimensiones, como es el caso del Canal de Panamá, que recientemente aumentó las dimensiones de sus esclusas para permitir el paso de los nuevos buques de gran tamaño.

Cada día se construyen nuevos puertos y se busca por parte de las navieras establecer rutas más cortas para disminuir las distancias entre puertos, especialmente en lo que se refiere al tránsito por el Ártico o la posibilidad de construir nuevos canales interoceánicos, como es el caso del posible Canal de Nicaragua, patrocinado por capitales Chinos¹³. A pesar de los esfuerzos por regular a nivel mundial el empleo adecuado y racional de los espacios oceánicos y su aprovechamiento, pensando no solo en los beneficios inmediatos sino haciendo un énfasis especial en la conservación de los recursos del planeta para que los puedan disfrutar las futuras generaciones, se han establecido instituciones rectoras como la OMI (Organización Marítima Internacional), donde se emiten permanentemente una serie importante de reglamentaciones relacionadas con el mar, las cuales, desafortunadamente, en muchos casos no son respetadas por algunos países, o por algunas compañías navieras, lo que repercute

11 TEU (del inglés Twenty-foot Equivalent Unit). Unidad de medida particularmente empleada para buques y puertos que representa al contenedor normalizado de 20 pies cuyas dimensiones son 20 pies de largo, 8 pies de ancho y 8.5 pies de alto.

12 DWT. Acrónimo término marítimo inglés "dead weight tonnage" significa "Tonelaje de porte bruto".

13 HKND reitera que construirá canal interoceánico en Nicaragua. (2017, junio 29). *El Nuevo Diario*. Recuperado de <https://www.elnuevodiario.com.ni/nacionales/432420-hknd-reitera-que-construira-canal-interoceanico-ni/>

en el consabido deterioro de las aguas marinas y la afectación a las especies vivas y finalmente en perjuicio de la humanidad.



Nuevo portaviones norteamericano USS Gerald Ford. Puesto en servicio el 22 de julio 2017. Posee una eslora de 377 metros y desplaza más de 100.000 toneladas. Transporta más de 75 aeronaves.

Foto tomada de: www.cnet.com/pictures/meet-the-navys-new-13-billion-aircraft-carrier/2/

La tecnología también ha jugado un papel muy importante en apoyo de la economía y, de esta forma se puede citar el caso del buque cisterna rompehielos Christophe de Margerie construido por astilleros surcoreanos Daewoo¹⁴, perteneciente a una empresa rusa para transportar gas natural licuado y, puesto en funcionamiento en 2017, el cual puede navegar a través del Ártico en cualquier época del año, habiendo logrado imponer un tiempo record al atravesarlo y navegar sin necesidad de escolta con buques rompehielos¹⁵; pero no todo es positivo, pues los ecologistas ya han presentado su preocupación por el alto impacto negativo que estas incursiones humanas causan en un ambiente natural que hasta ahora se ha mantenido aparentemente intacto.

A medida que escasean el carbón, el petróleo y el gas en la parte emergida del planeta, la exploración de hidrocarburos se incrementa en los océanos. La riqueza que existe en el subsuelo y en los fondos oceánicos genera igualmente ambiciones por parte de algunos Estados que buscan apoderarse y controlar grandes espacios

14 Sputnik. (2017, diciembre 28). Buque Cisterna rompehielos Christophe de Margerie. *El país.cr*. Recuperado de <https://www.elpais.cr/2017/12/28/buque-cisterna-rompehielos-christophe-de-margerie/>

15 De Miguel, M. (2017, agosto 26). Buque atraviesa el Ártico en tiempo record. *El Mundo*. Recuperado de <https://www.elmundo.es/ciencia-y-salud/ciencia/2017/08/26/59a070b3268e3ea1038b4788.html>

marítimos, generando disputas territoriales, como es el caso de las demandas de Nicaragua frente a Colombia o la actual situación en el mar de la China Meridional¹⁶, donde varios Estados reclaman Soberanía, bien sea por los abundantes recursos que allí existen, por el control de las líneas de comunicación que permiten el tránsito de innumerables buques, por ambiciones expansionistas o por todas ellas juntas o por muchas otras causas. Potencias como Rusia y Japón también se encuentran actualmente disputando la propiedad de las Islas Kuriles y Sajalin, donde el primero aduce que son trofeo de guerra.



Buque de pasajeros MS Symphony of the Seas, propiedad empresa Royal Caribbean International. Entra en servicio abril 2018. Desplaza 227.000 toneladas, transporta 6.780 pasajeros y tiene una tripulación de 2.775 personas.
Foto tomada de: www.google.com.co/search?q=symphony+of+the+seas

De la misma forma, es muy dinámica y abundante la legislación y la jurisprudencia que se establece día a día sobre temas relacionados con el mar, particularmente presionada por reglamentar los usos del mar o en otros casos, debido a particulares intereses estatales, apareciendo teorías como “la Costa Seca” que se creó en Venezuela, la “Plataforma Continental Extendida” que invoca Nicaragua, el “Mar Presencial” que plantea Chile, la anchura de 200 millas del Mar Territorial que reclama Ecuador o las islas artificiales que construyen

16 McKirdy, E. & Hunt, K. (2015, octubre 28). Tensiones en el mar de China meridional: ¿que está en juego en realidad? Recuperado de <https://cnnespanol.cnn.com/2015/10/28/tensiones-en-el-mar-de-china-meridional-como-fue-que-se-llego-hasta-aqui/>

algunos países como China¹⁷ para reclamar Soberanía sobre espacios marítimos, o las tensiones que se generan entre países vecinos por el acceso al mar, como es el caso de la demanda de Bolivia contra Chile, pero todos están unidos entre sí por los temas de Soberanía, control y riquezas. En términos generales se puede afirmar que un número importante de Estados tienen dentro de sus intereses no solo mantener el control del mar, sino ampliar las fronteras marítimas.

Desde hace algunos años, especialmente para los buques petroleros, se han emitido normas de construcción para evitar que se vuelvan a repetir los grandes desastres que han causado daños irreparables al medio ambiente, accidentes como es el caso del Exxon Valdez que en marzo de 1989, el cual derramó en las costas de Alaska cerca de 40 millones de litros de crudo¹⁸, causando uno de los mayores desastres ecológicos de la historia, afectando enormemente la flora, la fauna silvestre y la pesca de una extensa área.

Se pueden citar otros ejemplos de los grandes daños causados al mar por buques, pero también deterioros causados por la misma naturaleza, así: entre agosto y septiembre de 2005 los huracanes Katrina y Rita produjeron el vertimiento en el área del Golfo de México de más de 9 millones de galones de hidrocarburos; en marzo de 2013, a unas 140 millas de Shanghái (China), el buque portacontenedores CMA CGM Florida colisionó con el carguero Chou Shan y se derramaron 680 toneladas de fuel pesado y, más recientemente, la rotura del oleoducto submarino de la compañía Shell, a 170 kilómetros al sur de Port Fourchon (Luisiana, EE.UU.), que ocasionó el derrame de 340 toneladas de crudo¹⁹.

Así mismo, es pertinente mencionar el accidente sufrido por la plataforma de exploración petrolera de quinta generación Deepwater Horizon en el Golfo de México el 20 abril de 2010, la cual pertenecía a Transocean y era alquilada por la empresa BP, donde murieron 11 personas, hubo decenas de heridos y donde se calcula un derrame de

17 Hayton, B. (2015, mayo 4). ¿Porque preocupan tanto las islas que China está construyendo? *BBC*. Recuperado de www.bbc.com/mundo/noticias/2015/05/150503_islas_mar_china_meridional_disputa_men

18 De la Nuez, D. (s.f.). Grandes desastres ecológicos: el Exxon Valdez. *Vix*. Recuperado de <https://www.vix.com/es/btg/curiosidades/5727/grandes-desastres-ecologicos-el-exxon-valdez>

19 Catástrofes y accidentes. Historia del transporte de crudo por el mar. Recuperado de https://www.cetmar.org/documentacion/mareas_negras_catastrofes.htm

4.9 millones de barriles de petróleo²⁰, produciendo daños ambientales calculados en billones de dólares, afectando las costas del delta del Misisipi, Luisiana, Florida y Cuba, así como las actividades de pesca y turismo²¹. Datos del diario británico The Guardian informan que la compañía BP ha pagado 65 billones de dólares en compensaciones por los daños ocasionados en este lamentable accidente²².



Foto tomada del "Report on the investigation of the collision between CMA CGM Florida and Chou Shan, 19 march 2013" (accidente ocurrido en el denominado mar del este de China)
http://assets.publishing.service.gov.uk/media/547c6f36e5274_a4290000017/CMACGMFlorida_Report.pdf

En términos de Poder de los Estados²³, posterior a la caída del muro de Berlín a finales de 1989, se ha observado que existe a nivel mundial una tendencia por mejorar el posicionamiento de estos dentro del esquema general de las naciones, jerarquía de poder que se refleja en el Índice Mundial de Poder (World Power Index)²⁴, donde después de considerar un número de importantes variables, como economía, extensión territorial, capacidades

20 No existe un dato exacto del derrame de petróleo producido en este accidente; la cifra varía de acuerdo a la fuente que se revise.

21 Deepwater Horizon. https://es.wikipedia.org/wiki/Deepwater_Horizon

22 Vaughan, A. (2018, enero 16). BP's Deepwater Horizon bill tops \$65bn. *The Guardian*. Recuperado de <https://www.theguardian.com/business/2018/jan/16/bps-deepwater-horizon-bill-tops-65bn>

23 Estudiosos del concepto Poder de los Estados consideran particularmente dos niveles o tipos de influencia: soft power y hard power. En el primero, su fortaleza radica en la atracción que se ejerce sobre otros Estados o en la habilidad para influir sobre otros sin aplicar ninguna amenaza, mientras que en el segundo caso la persuasión se logra mediante la coerción económica o con el uso de la fuerza o de la amenaza de emplearla para lograr adhesión.

24 Morales R., Daniel E (2015). Poder, estructura y hegemonía: pautas para el estudio de la gobernanza internacional. Volumen No. 1. Índice de Poder Mundial. Guadalajara: Kindle Edition.

militares, población, cultura, recursos naturales, diplomacia y otros, se establece el lugar que ocupa el país dentro del gran abanico de las naciones, información que permite colocar los Estados dentro de una clasificación aleatoria que abarca desde las superpotencias, como son los Estados Unidos, las grandes potencias, como es el caso de Gran Bretaña, las potencias medias, como Canadá y llegando a las pequeñas potencias, haciéndose un énfasis especial en el crecimiento y el desarrollo de las potencias emergentes, como es el caso de los países conocidos como BRICS (Brasil, Rusia, India, China y Sur África), países que están en vías de ser posiblemente considerados como superpotencias en un futuro cercano.

A nivel regional, hablando del área centro y suramericana, se observa fácilmente esta tendencia de crecimiento y desarrollo en algunos países, a pesar de que ciertos sistemas de gobierno lo imposibilitan; sin embargo, el tema de Poder lamentablemente se ha apuntalado principalmente en el concepto de carrera armamentista en algunos Estados, que indiscutiblemente buscan fortalecer su presencia mostrando una gran capacidad militar, lo cual en muchos casos se ve magnificado por las amenazas de empleo de la fuerza para el logro de sus intereses, especialmente cuando han desarrollado armas de destrucción masiva, como es el caso de Corea del Norte²⁵, convirtiéndose en un peligro, no solo para su región, sino para la humanidad. De todas maneras, el mar seguirá siendo un objetivo especial de los intereses de los Estados, pues debido a sus características y a lo que aún queda por explorar y por conocer, requiere la aplicación de nuevas tecnologías, lo cual ayuda a la generación de conocimientos y desarrollo científico.

La tradición marítima

Los océanos cubren aproximadamente 510 millones de kilómetros cuadrados de la superficie del planeta (Sánchez, 2001, p. 15), que equivale al 70.8% de la superficie total, lo cual implica que la tierra es un planeta acuático, y es, en este medio que se encuentran los mayores

25 Park, J. & Blanchard, B. (2017, mayo 2). Corea del Norte dice vuelo bombarderos EEUU deja a la región al borde de guerra nuclear. *Reuters*. Recuperado de <https://lta.reuters.com/articulo/coreanorte-eeuu-idLTAKBN17Y0HQ-OUSLW>

recursos vivos y no vivos de la tierra; de ahí su vital importancia para el desarrollo de la humanidad. Sin los océanos no habría sido posible la vida sobre este planeta. El mar, inicialmente empleado como medio de subsistencia, como medio de comunicación, proveedor permanente de grandes recursos y recientemente vinculado a la producción de energía, mantiene hoy mucho más del 70% de la población mundial viviendo a menos de 100 kilómetros de distancia de sus costas; en otras palabras, el mar atrae y apoya permanentemente el desarrollo, el progreso y el crecimiento del ser humano.

Como lo expresa Eri Solís Oyarzún, en los inicios de la civilización las comunidades más avanzadas se desarrollaron en las márgenes de las grandes cuencas hidrográficas de Egipto, Mesopotamia, India y China y, para desplazarse por estos ríos emplearon desde troncos hasta pequeñas embarcaciones, especialmente en el río Nilo, las cuales fueron evolucionando en tamaño y forma; una vez llegaron a las costas marítimas, estas embarcaciones les permitieron avanzar mucho más allá en ese horizonte desconocido (s.f., p.1). Se iniciaron entonces los asentamientos humanos en el borde del mar, dando origen a los pueblos costeros y generando tradiciones, costumbres y avances en el tema marino y favoreciendo el intercambio de culturas y mercancías con el empleo del mar como principal vía de comunicación. “De manera progresiva, el mar se transformó en la principal vía de comunicación para propósitos económicos, políticos, sociales y estratégicos”, afirma Solís (s.f., p.2).

La gran extensión de los mares y la abundancia en los recursos de los océanos han sido posiblemente una de las principales atracciones para el hombre; a través de la historia de la humanidad, el permanente empleo del mar ha permitido desarrollar diversas técnicas para obtener el mejor beneficio de sus aguas, así como el enfrentarse a los desafíos que se presentan, lo que ha obligado a adquirir y perfeccionar conocimientos que ayuden a sortear las dificultades; siendo además el origen de muchos desarrollos técnico científicos. Por excelencia la pesca ha sido de vital importancia para muchos países costeros, bien sea desde el punto de vista nutricional o para mejorar su economía o por los dos aspectos en conjunto, así como actualmente el comercio mundial depende en su mayor parte del mar para temas del transporte en grandes volúmenes.

Las naciones que se caracterizan por el uso adecuado de los mares son poseedoras de una larga historia de vida unidas al mar y por tanto poseedoras de muchas tradiciones marítimas que forman parte de la cultura del pueblo, las cuales son consideradas como patrimonio cultural intangible y comprenden las vivencias, experiencias, prácticas y costumbres de nuestros antepasados referentes a los saberes y técnicas, vinculados a las actividades relacionadas con el mar y constituyen parte de la conciencia marítima nacional, que mediante una estrategia cultural y educativa permiten conocer ampliamente y germinar en el espíritu de las naciones la verdadera importancia de los mares en el desarrollo sostenible de los Estados.

La Conciencia y la Cultura marítima de los pueblos nacen, crecen, se desarrollan y hacen parte del pensamiento cotidiano, no se pueden imponer, por lo cual se requiere de una verdadera política pública para afianzarla en todas las personas a medida que transcurre el tiempo. Esta Conciencia Marítima se inicia en los hogares, se continúa en los colegios y se afianza permanentemente por parte de las autoridades en los diferentes niveles de gestión. Como lo señala el almirante Martínez Busch, la Conciencia Marítima debe ser entendida como la comprensión de un pueblo de la importancia que revisten los aspectos relacionados con el mar para el destino de un país.

Una definición amplia de la Conciencia Marítima que vale la pena considerar puede ser: "...es el conjunto de conocimientos, imágenes, experiencia, actitudes y valoraciones acerca del mar y de las áreas litorales, de sus recursos y potencialidades". El autor de esta definición agrega que la Conciencia Marítima tiene además componentes cognitivos que permiten comprender lo que son los mares y océanos en sus realidades geográficas, históricas, económicas y culturales, pero que lo más importante es ser atraídos por el mar, conocer sus potencialidades, proteger y defender sus aguas, hacer uso adecuado de ellas y de sus recursos, para lograr la estructuración de una verdadera Conciencia Marítima.

Por otra parte, Claudio Collados Núñez en su artículo "Conciencia Marítima" (s.f.), plantea la existencia de tres tipos de Conciencia

Marítima: personal, sectorial y nacional que se diferencian no solo en el ámbito de abstracción de cada sujeto, llámese respectivamente individuo, grupo, Nación, sino también en el carácter marítimo de las actividades que desarrollan. En cuanto a la de carácter personal la relaciona con la predisposición íntima de cada ciudadano hacia el mar; la de carácter sectorial orientada por los actos que buscan alinear el comportamiento del sector; y la de carácter nacional que está presente en la mentalidad de los estamentos dirigentes del país que impulsan decisiones básicas para la conducción social y política de la comunidad hacia el mar.

A medida que el hombre emplea el mar y fortalece los vínculos con este medio, comprende la necesidad de proteger no sólo sus fronteras marítimas y a los nacionales que hacen uso de sus mares, sino la preservación de los recursos que estas poseen, así como mantener sus territorios libres de amenazas desde el mar, la proyección masiva de poder o fuerza sobre los mares del mundo, cerca de las costas de otros Estados, así también como el control de las principales vías marítimas, se han convertido para algunos países en una prioridad, tarea que en términos generales ha sido asignada a través del tiempo a las Armadas o Marinas de Guerra de los diferentes Estados, así como a los componentes de Guarda Costas.

Todas estas actividades han generado desarrollo técnico científico en los más altos niveles, tanto de medios, hablando de los diversos tipos de buques, así como de sensores y armas con los que estos sean dotados. Actualmente, desde el punto de vista estratégico, los medios navales son: los portaaviones y sus aeronaves, los submarinos de propulsión nuclear y algunos tipos de submarinos convencionales, las plataformas de superficie y los misiles de diversos alcances que estas poseen; se han convertido en la mayor disuasión mundial, gracias a atributos del poder naval como son movilidad, alcance, sorpresa y otros. Los medios con que cuenta un país para la defensa y protección de sus áreas marítimas es directamente proporcional al nivel de Conciencia Marítima Nacional que tenga el mismo país.

Nación marítima

Es posible afirmar que en la distribución Geopolítica global existen naciones marítimas y naciones continentales, logrando en términos generales mayor desarrollo aquellas que han hecho mejor uso del mar para comunicarse y alimentarse, llegando algunas a constituirse en imperios; esto es, naciones ribereñas o costeras que han alcanzado un importante protagonismo a nivel vecinal, regional y mundial, como puede citarse por ejemplo a España, Portugal, Holanda e Inglaterra en los siglos XV a XIX, o los Estados Unidos en los siglos XX y XXI. Sin embargo, existen otras naciones, que, con extensas costas marítimas, no han sabido emplear y explotar este potencial para vincularlo al desarrollo y progreso de su propio país, dando la espalda al mar; son Estados costeros con mentalidad mediterránea, haciendo referencia a aquellos países sin salida al mar.

El almirante Jorge Martínez Busch analiza detalladamente el concepto de Nación Marítima, haciendo énfasis en que el carácter de este tipo de Nación no es solo la confluencia de factores geográficos, sino que requiere la verdadera expresión de la voluntad nacional, apoyada en una Conciencia Marítima muy sólida expresada por sus ciudadanos y que forma parte de los objetivos permanentes del Estado, los cuales orientan e influyen tanto la política, como la acción gubernamental en este campo (1997, p. 1).

Martínez Busch señala igualmente que una Nación tiene la calidad de nación marítima cuando confluyan en conjunto ocho elementos:

- » Una posición geográfica que le permita actuar en actividades marítimas propias y de terceros, que tenga acceso al mar y que esté localizada en una zona de importancia marítima a nivel mundial.
- » Una población dotada de conciencia marítima.
- » Una infraestructura y servicios eficientes y competitivos para las actividades marítimas.
- » Un marco institucional que favorezca el ejercicio público y privado para la explotación racional de sus intereses marítimos.

- » Una actuación permanente dentro de las regulaciones del Derecho Internacional Marítimo.
- » Un Poder Naval con suficiente capacidad disuasiva.
- » Una expresión artística y cultural relacionada con el mar.
- » Una educación apropiada que permita desarrollar actitudes y capacidades relacionadas con las diversas actividades ligadas al ambiente marítimo.

El dominio del mar

El dominio del mar, también conocido como Talasocracia, es la supremacía marítima de un Estado sobre los restantes²⁶; es también considerado como el concepto geoestratégico que señala al Estado cuyos dominios son principalmente marítimos o, en otras definiciones, se refiere a los Estados que se desarrollan a partir de su dominio de zonas marítimas, especialmente haciendo referencia a casos como los presentados en su época de gloria por los Países Bajos, España, Portugal y Gran Bretaña, quienes gracias a una gran flota de guerra lograron dominar extensas zonas marítimas en el planeta, sobre lo cual forjaron sus imperios.

Se considera importante resaltar la diferencia entre Talasocracia y Telurocracia, donde la primera, como se mencionó previamente, se relaciona con los imperios marítimos en los que su poder es directamente proporcional a su mayor o menor control del mar, y en la segunda, esto es, en la Telurocracia, se hace referencia a los imperios terrestres, donde su poderío está directamente relacionado con la mayor o menor extensión terrestre sobre los cuales ejerce un verdadero control del territorio²⁷ y que cuenta con los medios necesarios para defenderlos, como es el caso de la antigua URSS, la China o los Estados Unidos de América. Mientras la Talasocracia posee un carácter orientado al comercio, a la economía, al intercambio entre naciones; la Telurocracia posee unas características más orientadas a la territorialidad y posiblemente más hacia la política.

26 Definición del Diccionario Ilustrado Océano de la Lengua Española.

27 Geopolítica (1): Talasocracias y telurocracias. *Qbitácora*. (2009, noviembre 19). Recuperado de <https://qbitacora.wordpress.com/2009/11/19/geopolitica-1-talasocracias-y-telurocracias/>

Julian S. Corbett en su libro “Algunos Principios de Estrategia Marítima” ha establecido con claridad el tema del dominio del mar y lo que esta situación representa dentro de la guerra en el mar. Afirma que “El objeto de la guerra naval debe ser siempre, directa o indirectamente, ya sea obtener el dominio del mar o evitar que el enemigo pueda lograrlo” (1936, p.70). Hace un paralelo entre lo que es la guerra en el mar y la guerra en el territorio continental, demostrando que el concepto de dominio del mar es diferente a lo que se busca con la guerra o con las acciones en tierra, que es la conquista del territorio, ya que conquista encarna la posesión. Por otra parte, Erin Solís menciona que la estrategia terrestre está amarrada a la geografía, mientras que la estrategia marítima está unida a la política internacional (2006, p. 346-347).

El mar no se puede conquistar porque no es susceptible de lograr una verdadera posesión del espacio marítimo, con la posible excepción de la zona aledaña a las costas o mar territorial y áreas adyacentes, donde el Estado costero ejerce sus plenos derechos y requiere menos medios para controlarlo, mientras que la guerra terrestre define la posesión de grandes extensiones continentales. Solís establece igualmente que, el mayor aporte que hizo Corbett con sus análisis y planteamientos estratégicos consistió en la sistematización de las operaciones navales típicas de acuerdo a los efectos perseguidos en: Conquista del control del mar, Disputa del control del mar y Ejercicio del control del mar, esto es, con los medios navales se logra controlar el mar y mantener una disputa para controlarlo, cuando haya lugar y una vez logrado, se ejerce el control.

Pero ¿qué significa el dominio del mar? Para Corbett, el dominio del mar es en síntesis el dominio de las comunicaciones marítimas. Al dominar el mar se controla el derecho de tránsito de embarcaciones y, por consiguiente, se logra un importante resultado frente al adversario, ya que al impedirle el uso de esta vía de comunicación se le afecta sustancialmente, pues no se permite el libre tránsito de bienes, material, equipo o materias primas, acción que se complementa con el bloqueo a sus puertos. Al tener el dominio del mar se puede entonces ejercer una presión sobre el territorio del

adversario y al mismo tiempo evitar que este enemigo pueda hacer lo mismo sobre nuestro territorio. De ahí que el objeto de la guerra naval sea el de controlar las líneas de comunicaciones marítimas, a diferencia de lo que ocurre en la guerra terrestre, cuyo objetivo si es la conquista del territorio.

En otro orden de ideas, el Almirante Stansfield Turner (1923-2018), de acuerdo a lo expuesto por Solís (2006) precisó las áreas de misión a realizar por parte de la Armada, que, a diferencia de las cumplidas antes de la Segunda Guerra Mundial, las cuales eran esencialmente el control de las comunicaciones marítimas, ahora se transforman en disuasión estratégica, control del mar, proyección del poder a tierra y presencia naval. Turner y Eberley (1977) explican que el objetivo de la disuasión estratégica está orientado a desviar un ataque total contra su país o sus aliados, a enfrentar a cualquier agresor potencial que intente un ataque en menor escala y a mantener un ambiente políticamente estable en el cual la amenaza de agresión o coerción contra su país o aliados sea minimizada (Turner, 1974, p.).

Turner aclara que no es factible lograr un control total del mar para su propio empleo o para negar el uso al enemigo; el concepto de control del mar es más realista cuando se refiere al control de áreas limitadas del mar y por espacios limitados de tiempo, colocando como ejemplo la situación donde se planea mover buques para proyectar el poder sobre costas adversarias. El control del mar está relacionado con lo que sucede sobre, debajo y arriba de la superficie oceánica, mientras que la proyección de poder sobre la tierra se relaciona con el impacto de las fuerzas navales sobre las fuerzas terrestres. Y la presencia naval es el empleo de fuerzas navales para el logro de objetivos políticos que permitan disuadir a potenciales adversarios de acciones contrarias a los intereses de su propio país o de sus aliados y para motivar las acciones que estén acordes con sus propios intereses.

Se observa que el control del mar a comienzos del siglo XX se podía obtener derrotando en la batalla naval a la flota enemiga o impidiendo su empleo con la inmovilización de sus buques por medio del bloqueo a sus puertos. Sin embargo, hoy es diferente,

puesto que, con la aparición de nuevos medios para apoyo de las operaciones navales, el control del mar es considerado virtual. La construcción y empleo de los portaviones, de los submarinos, de la aviación naval, incluyendo los UAV's (aeronaves no tripuladas, por sus siglas en inglés), de los satélites y de las fuerzas de desembarco, se opera en cuatro dimensiones, a diferencia de lo ocurrido en la primera guerra mundial donde la batalla naval se realizaba solamente en la superficie del mar.

Es así como las misiones asignadas desde tiempos de paz, como son la presencia naval y la disuasión, se emplean para ejercer permanentemente la Soberanía sobre las aguas marítimas o fluviales jurisdiccionales y para influenciar o ejercer poder sobre otros Estados, misión que se complementa con la disuasión que se busca ejercer frente a quienes de una u otra forma intenten afectar seguridad del Estado, afectar los Intereses Nacionales propios o de los aliados y permiten mantener el alistamiento para la defensa, en caso de ocurrir una situación de conflicto.

Con relación a la disuasión hay una frase muy interesante de James Cable²⁸ citada por Solís que encierra la filosofía de la acción y se observa perfectamente alineada con los Principios de Sun Tzu: “La presencia de buques de guerra es el mejor seguro, para no tener necesidad de utilizarlos” (2006, p. 347).

28 Sir James Eric Sydney Cable (1920-2001). Pensador estratégico naval y diplomático británico. Conocido por su trabajo “Diplomacia de los cañoneros”. Recuperado de https://en.wikipedia.org/wiki/James_Cable



CAPÍTULO II

EL PODER MARÍTIMO

“No hay viento favorable para el que no sabe a dónde va”

Séneca (4 a.C. - 65 d.C.)

Definiciones

Se considera interesante citar inicialmente una definición de Poder Marítimo expresada por Alfred Mahan a partir de la cual, en su momento histórico de fines del siglo XIX y comienzos del XX, considera que el Poder Marítimo de una Nación no está constituido solamente por su capacidad militar, sino que también está conformado por la libertad de navegación y por un componente comercial o mercante, al cual se le ofrece la seguridad para sus movimientos:

“Poder Marítimo, en su sentido más amplio, incluye no solamente el potencial militar a flote, que domina el mar o cualquier parte de él por la fuerza de las armas, sino también la navegación y el comercio pacíficos, únicamente de los cuales surge sana y naturalmente una flota militar, en la que descansa su seguridad”.

*-Capitán de Navío Alfred Thayer Mahan,
Armada de Estados Unidos.*

Posteriormente este concepto de Mahan es ampliado gracias a los grandes avances vividos en el siglo XX y, es así como Ruhe W.J. cita al ex Secretario de la Armada de los Estados Unidos, Paul

Ignatius, quien dice que “Para muchos, el término Poder Marítimo define el acto de controlar las rutas marítimas del mundo mediante el empleo de buques de combate. En realidad, el Poder Marítimo tiene una definición más amplia. Abarca la marina mercante, la oceanografía, la ingeniería naval y la tecnología marina, como también el Poder Naval” (Ruhe, 1970, p. 455).

Antes de continuar abordando el tema del Poder Marítimo, se considera necesario hacer un pequeño recorrido por definiciones básicas como Poder Nacional, Interés Nacional, Objetivo Nacional y Objetivo Político, que se constituyen en la fuente de donde surge la Doctrina Marítima de un país. Teniendo presente el planteamiento de Reinaldo Rivas²⁹, la definición más conservadora de **Política Nacional** es “...el arte de gobernar un pueblo para procurar su bienestar y desarrollo”, donde el motor ejecutor es el Poder; el Poder es, en síntesis, la capacidad de hacer cosas, es la capacidad de imponer una voluntad para lograrlas y el Poder Nacional se manifiesta cuando se integran todas las voluntades y capacidades de la sociedad que, acompañadas por el ejercicio de la autoridad, logran el bien común.

Por su parte, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHM)³⁰ define el **Poder Nacional** como “La capacidad del Estado de imponer su voluntad, de lograr y/o mantener sus objetivos y realizar sus fines, pese a los obstáculos internos y externos; capacidad que emana de la integración de los medios tangibles e intangibles, cualitativa y cuantitativamente considerados, que posee el Estado en un momento determinado”, y hace la diferencia con lo que se puede considerar como el Potencial Nacional, al cual define como “La totalidad de medios, tangibles e intangibles, susceptibles de ser incorporados al Poder Nacional, que en determinado momento existen en la realidad nacional en estado latente para la consecución de sus objetivos”.

29 Reinaldo Rivas González. Capitán de Navío. Autor del artículo: Objetivos Nacionales y Poder Nacional. Disponible en <https://revistamarina.cl/revistas/1984/6/rivas.pdf>

30 Debido a la importancia que reviste el Mar Peruano como factor geopolítico preponderante en el desarrollo de la Nación, se creó el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú con el Decreto Supremo Nro. 015-73MA, el 17 de octubre de 1973. Esta Asociación sin fines de lucro tiene como fin principal realizar, fomentar y salvaguardar los estudios sobre el Mar Peruano, la historia marítima. <https://www.iehmp.org.pe/mision-y-organizacion/>

En términos generales se considera que el Poder Nacional es la suma de todas las fortalezas que posee una Nación, las cuales le permiten establecer un camino o estrategia en la búsqueda de los objetivos nacionales, a pesar de los obstáculos que enfrente esa Nación. Aunque teóricamente el Poder Nacional es intangible, este reside en las capacidades, recursos y energías de esa Nación, las cuales si son objeto de medición; es el conjunto de las condiciones que permiten el logro de la prosperidad general y el goce y disfrute de los derechos y libertades, dentro de un marco coherente de principios y valores. Es la capacidad de un Estado de colocar todo su potencial para responder ante situaciones que amenacen el pleno ejercicio de los derechos y libertades, buscando mantener la independencia y la integridad del territorio, la autonomía y la soberanía nacional³¹.

Es pertinente traer a lugar la definición otorgada por Rubén Herrero de Castro sobre el **Interés Nacional**, este la describe como “... la defensa y promoción de objetivos naturales y esenciales de un Estado en el área política, económica, social y cultural. El Interés Nacional esencial, sería garantizar la supervivencia, (la) seguridad del propio Estado y la defensa de su población. Inmediatamente después cabría situar la búsqueda del poder, riqueza y crecimiento económico” (2010, p. 19).

Por otra parte, para Nicolás Spykman³² un **Objetivo Nacional** constituye “...uno de los de los imperativos de mayor relevancia en la vida de cualquier estado, porque traduce el verdadero estímulo e impulso de la Nación hacia el futuro”. El Objetivo Nacional puede ser considerado como la representación formal de los Intereses Nacionales y, constituye la meta hacia cuyos logros se orienta la política del Estado. Y los **Objetivos Políticos**, considerados permanentes o temporales, se incluyen en los primeros, temas como la preservación de la Nación, el mantenimiento de la independencia, de la soberanía, de la integridad territorial, el desarrollo económico y social y la proyección internacional, mientras que en relación con los segundos, son la orientación que da cada Jefe de Estado al

31 Definición recuperada del repositorio de la página de la Fuerza Aérea Colombiana. Poder Nacional. Disponible en <https://www.fac.mil.co/poder-nacional>

32 Profesor Universitario, Geopolítico, Diplomático y Periodista holandés; considerado como uno de los padres de la Geopolítica en Estados Unidos.

logro de esos Objetivos Nacionales, de acuerdo con tres principales variables: la situación general del país, las capacidades del país y las posibilidades con que cuenta la Nación.

Para hablar del Poder Marítimo de una Nación es necesario conocer lo que abarca el término y establecer la diferencia entre los conceptos de Nación y Estado. Por **Nación** se conoce a una amplia comunidad, con la finalidad de generar entre estas personas un vínculo de unión; hace referencia igualmente a que estas personas se encuentran unidas por lazos comunes como la lengua, la raza, la cultura, la religión. En el concepto de Nación también se comparten las costumbres y las tradiciones. Por su parte, el concepto de **Estado** hace referencia a una agrupación humana que habita un territorio común, se encuentra asociada bajo una misma autoridad y que sus actividades las regulan unas normas que constituyen el gobierno³³.

Desde el punto de vista teórico, el **Poder Nacional** también ha sido definido como la fuerza o la capacidad que posee un Estado para el logro de sus Intereses Nacionales; en el ámbito interno, es la fuerza o capacidad que tiene el Estado para imponer el orden logrando que se cumplan las leyes. Ese poder es responsable de mantener el espacio físico del país y de mantener el bienestar de la población. Hans Morgenthau en su libro "Política entre las naciones: la lucha por el poder y la paz", menciona los elementos constitutivos del Poder Nacional, los cuales se pueden agrupar en Geopolítica, Militarismo y Nacionalismo.

Para el concepto de Nacionalismo, Morgenthau (1948) establece cuatro temas principales: **Geografía**, la cual se considera como una variable muy estable dado que actualmente las fronteras entre Estados no cambian frecuentemente; los **Recursos Naturales** que representan la alimentación y la autosuficiencia de un Estado; las **Materias Primas** que son imprescindibles para generar producción industrial; y, por último, la **Capacidad Industrial** del Estado, la cual genera desarrollo y prosperidad. Para el concepto de Militarismo el autor señala tres componentes: la **Tecnología** que de una parte genera el desarrollo militar y de otra la disuasión ante posibles amenazas; el

33 Subgerencia Cultural del banco de la República (2015), Diferencia entre Estado y Nación. www.banrepocultural.org/blaavirtual/ayudadetareas/politica/diferencia_estado_nacion

Liderazgo, que se refiere a la adecuada conducción militar; y como tercer elemento propone **la Cantidad y la Calidad** del estamento militar, que se fortalece con el concepto de masa y se refuerza con la experiencia.

Así mismo, dentro del Nacionalismo propone que se analicen cinco aspectos en particular: el País, considerado como un espacio adecuadamente delimitado; el Estado, como gobierno independiente; la Nación que es la simbiosis entre país y Estado; el Pueblo, considerado como grupo humano con características homogéneas; y como quinto tema propone dos tipos de variables: las Cuantitativas como el tamaño de la población y las Cualitativas que pueden estar representadas por el Carácter Nacional donde se tiene la idiosincrasia reconocida de la población y su desarrollo del intelecto. Menciona también el tema de la Moral Nacional, el cual se refiere al patriotismo y a la cohesión poblacional; a la Diplomacia como capacidad de acción del gobierno; y, por último, el Gobierno que debe estar fortalecido por su legitimidad y por el apoyo político al logro de los objetivos.

Otro punto de vista sobre el Poder Nacional, aunque con muchas similitudes al mencionado anteriormente, lo plantea Frederick H. Hartmann en su libro “Introducción a las Relaciones Internacionales” donde considera siete elementos como constitutivos del Poder Nacional. Demográfico: relacionado con el número de habitantes, resaltando que el poder es proporcional al número de individuos y es más poderoso el Estado que tiene muchas personas capacitadas para trabajar, mujeres para procrear y hombres para integrar las Fuerzas Armadas; Geográfico: relacionado con el clima y la ubicación geográfica del Estado y su interrelación para el desarrollo de sus actividades; Económico: considera recursos, materias primas, Producto Interno Bruto, existencia de materiales críticos e inclusive la autosuficiencia del Estado en caso de guerra; Científico-Tecnológico: los avances en este campo dan poder sobre otras naciones; Histórico-Sicológico: ligado a lo sucedido a lo largo de la historia del país; Organizativo: Forma de gobierno, fortaleza y eficacia del mismo. Militar: desarrollo de sus Fuerzas Armadas (Báez, 2012).

Generalidades del Poder Marítimo

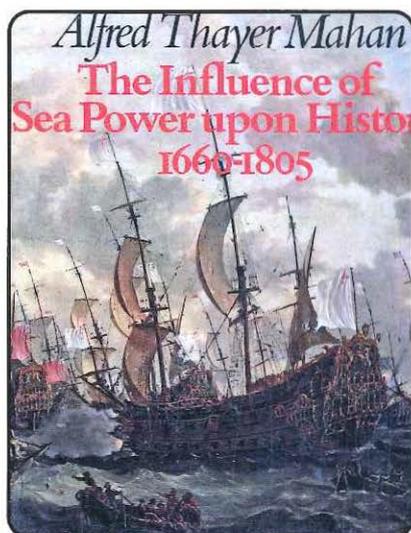


Foto tomada de [www.google.com.co/](http://www.google.com.co/search?q=book+written+by+alfred+mahan&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUK)
search?q=book+written+by+alfred+mahan&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUK

Ciertamente el mar ha sido factor de poder a través de la historia de la humanidad; este concepto se refuerza con la frase atribuida a Temístocles³⁴, cinco siglos antes de nuestra era, que dice “*Quien domina el mar domina todo*”. El concepto de Poder Marítimo indiscutiblemente está ligado al nombre de Alfred Thayer Mahan, brillante oficial de la Armada de Estados Unidos y profesor insigne del Colegio de Guerra Naval (Newport, R.I.), autor de varios libros sobre estrategia, entre los cuales sobresalen ‘*Influencia del poder naval en la historia*’, escrito en 1890 (*The influence of sea power upon history*) y ‘*Estrategia Naval*’, producido en 1911, obras donde se plasmó su doctrina con un nuevo enfoque geopolítico, lo cual desde finales del siglo XIX y aún hoy, ha influido notablemente sobre la visión de muchos países, pero especialmente sobre los gobiernos de Estados Unidos, donde su aplicación contribuyó sustancialmente a la proyección mundial de este país hasta convertirlo en la superpotencia que hoy día conocemos.

34 Temístocles: Político y militar Ateniense. Promotor del Poder Naval de Atenas. Combatió en las llamadas Guerras Médicas. En Salamina derrotó a los persas (480 a.C.). Disponible en www.biografiasyvidas.com/biografia/t/temistocles.htm

Es importante mencionar que existe confusión en la traducción y empleo de los términos en inglés: “Maritime Power”, “Naval Power” y “Sea Power”. Es así que Mahan no definió taxativamente el término Poder Marítimo³⁵ y, la traducción de Sea Power empleada en sus escritos ha llevado a considerarla muy frecuentemente como Poder Naval, lo que sucede incluso el día de hoy, motivo por el cual son varias las interpretaciones que se dan al concepto de Poder Marítimo. Sin embargo, Ian Speller en su libro ‘Entendiendo la Guerra Naval’ menciona que Mahan veía el Poder Naval como un sistema entrelazado de formas de uso del mar con aplicaciones civiles y militares, cuya principal contribución era hacia la riqueza y el poder de una Nación. Pero Piyush Dixit³⁶ hace una simple diferenciación entre estos términos y dice que Poder Marítimo está relacionado con poseer buques mercantes, puertos, mercancías y potencial industrial, mientras que Poder Naval significa tener buques de guerra, bases y apoyo naval y que cualquier país que posea tanto Poder Marítimo como Poder Naval es llamado Potencia Marítima.

La definición que propone Jorge Terzago Cuadros encierra la esencia del término al establecer que “Poder Marítimo es la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los Intereses Marítimos de un país tanto en paz como en conflicto”(2005, p. 49), pero desde otro punto de vista, es también muy válida la definición que establece la Armada de Chile al decir que “Poder Marítimo es el poder o influencia política, económica o militar, ejercida a través del uso del mar” (Codina, 2009, p. 9), a la cual también se debe sumar la influencia cultural, como se ha visto a través de la historia.

Otra definición muy válida sobre el significado de Poder Marítimo la ofrece el almirante Sergei G. Gorshkov (1979), definido por algunos escritores como el arquitecto de la moderna Armada Rusa, menciona que “Es razonable considerar que la totalidad de los medios de aprovechamiento del océano mundial y los medios de defensa de los intereses del Estado cuando se combinan racionalmente constituyen el

35 Libro The Influence of SEA POWER Upon History. Disponible en https://www.thriftbooks.com/w/the-influence-of-sea-power-upon-history-1660-1783_alfred-thayer-mahan/329427/#isbn=0486255093&id=4187699

36 Former Superintendent in Central Taxes (2009-2018). What is the difference between naval power, sea power and Maritime power? Available at <https://www.quora.com/What-is-the-difference-between-naval-power-sea-power-and-maritime-power>

poder marítimo del Estado, lo que determina la capacidad de un país en particular para utilizar las posibilidades militares-económicas del océano para sus propios fines". Menciona igualmente la importancia de considerar el medio ambiente dentro del sistema conformado por los diferentes componentes del Poder Marítimo.

En la era globalizada de hoy, el poder marítimo de una Nación está intrincadamente entretelado en el complejo Sistema Mundial. Esto hace que las armadas sean únicas entre los instrumentos de influencia y poder de una Nación. Las armadas no responden simplemente a los acontecimientos que perturban o amenazan al Sistema Global, también son el principal garante de la paz y el buen orden en el mar, principios de los que depende la economía mundial³⁷. Sintetizando, se puede decir que el **Poder Marítimo** es una expresión del Poder de una Nación, representado en el grado de Control del Mar que puede ejercer este Estado, para beneficio de sí mismo y de sus nacionales.

Al respecto, se puede citar una apreciación muy válida del Almirante S.G. Gorshkov, donde reconoce que el Poder Marítimo es la capacidad del Estado de hacer uso del mar para la satisfacción de sus intereses y dice: "La esencia del Poder Marítimo del Estado, en nuestra opinión, es hasta qué punto es posible hacer el uso más eficaz del océano mundial o, como se dice a veces, la hidrósfera de la tierra, en interés del Estado como un todo" (1979).

37 Defining the strategic concept. Canada. A maritime nation. Maritime Commerce, Seapower and the Global system. Pp 6. Available at www.navy-marine.forces.gc.ca/assets/NAVY_internet/docs/cn/rcn_leadmark-2050.pdf



Ejemplo de densidad del comercio marítimo a nivel global.

Gráfico tomado de: www.google.com.co

Elementos constitutivos del Poder Marítimo

El Poder Marítimo está compuesto por los **Intereses Marítimos** del Estado, derivados de los Intereses Nacionales, y por el **Poder Naval** que defiende y debe liderar los componentes del Poder Marítimo. A su vez, los **Intereses Marítimos** de una Nación son considerados como los beneficios de tipo político, económico, social y militar, que se logran al ejercer todas las actividades relacionadas con el empleo libre del mar, tanto por parte del Estado, como por los particulares, no solo en sus aguas marítimas jurisdiccionales, suelo y subsuelo del mar, sino más allá de sus fronteras, en la zona de alta mar.

Estos Intereses Marítimos son el resultado de las aspiraciones del Estado, de la vocación del pueblo hacia el mar, de las necesidades de la población, de las diferentes posibilidades que ofrezca el mar y de la cultura de sus habitantes. Estos intereses conllevan los valores económicos y sociales del país que deben permanecer apuntalados por la Conciencia Marítima de sus habitantes, a fin de lograr el bien de toda la comunidad. Se puede afirmar entonces que los intereses marítimos de una Nación son fuente de bienestar y prosperidad.

El logro de los **intereses marítimos** contribuye entonces al progreso y desarrollo del país y son fundamentales para mejorar la calidad de vida de la población. Su estructura central está directamente relacionada con la Geopolítica y la Oceanopolítica del entorno. Estos Intereses Marítimos tienen componentes tangibles e intangibles; dentro de ellos se puede mencionar la marina mercante que flamea la bandera de la Nación, el transporte marítimo y fluvial, los puertos o terminales marítimos, el comercio exterior, la flota pesquera, las plataformas de investigación científica y tecnológica y sus apoyos, la industria naval en toda su extensión, los buques de turismo, las políticas estatales que vinculen al mar con la población, la exploración y explotación del lecho, del subsuelo y de los fondos marinos, la Conciencia Marítima y el uso del mar para recreación, entre otras.

Sin embargo, es importante anotar la imagen distorsionada que se puede presentar actualmente en el tamaño de la marina mercante de algunos países con el denominado concepto del Pabellón de Conveniencia³⁸, pues se observan Estados como Panamá, Liberia, Chipre y otros, donde sus respectivas banderas están ondeando en un número muy importante de embarcaciones alrededor de los mares del mundo, más por el logro de beneficios económicos para los propietarios de las embarcaciones y para el país que los abandera, que por el verdadero interés marítimo que exista en la Nación. Pero es importante mencionar en términos generales que una Nación no logrará ser considerada potencia marítima si su bandera no ondea en los mares del mundo enarbolada tanto en buques civiles como militares.

Se puede decir que los Intereses Marítimos de un país están representados por la libertad de navegación, el cumplimiento de la legislación nacional, la industria marítima en todas sus actividades, los buques que enarboles su bandera como mercantes, pesqueros, recreo, de investigación científica, de la marina de guerra o de los cuerpos de guardacostas, la industria pesquera, la protección a la vida humana en el mar, la seguridad en la navegación, los puertos y la correspondiente

38 El derecho internacional establece que cada nave mercante debe estar registrada en un país denominado Estado Bandera el cual tiene la jurisdicción legal sobre la embarcación y lo hace responsable entre otros aspectos de las condiciones de seguridad para la navegación y de las adecuadas condiciones de trabajo para sus tripulantes.

infraestructura marítima, el medio ambiente marino, los recursos del medio marino, por citar algunos de los intereses.

También se puede recordar lo que afirmaba George Washington en 1781: “*Tan cierto como que la noche precede al día, que sin una fuerza naval decisiva no podemos hacer nada definitivo, y con ella, (podemos lograr) todo lo honorable y glorioso*” (Speller, 2019, p. 7). Esto ratifica, por otra parte, que el **Poder Naval**, componente militar del Poder Marítimo, es el que soporta los intereses políticos y militares y ofrece la seguridad y la defensa de todos los elementos que constituyen la base del desarrollo de la Nación. Está compuesto principalmente por los medios que dotan a la Armada y sus Cuerpos de Guardacostas para conducir operaciones en las cuatro dimensiones con unidades de superficie, unidades submarinas, unidades de Infantería de Marina y la aviación naval, tanto en tierra, como embarcada y como segundo elemento, la Armada debe contar con las Bases de Apoyo y los Apostaderos que sirven de soporte logístico a todo tipo de las anteriores unidades.

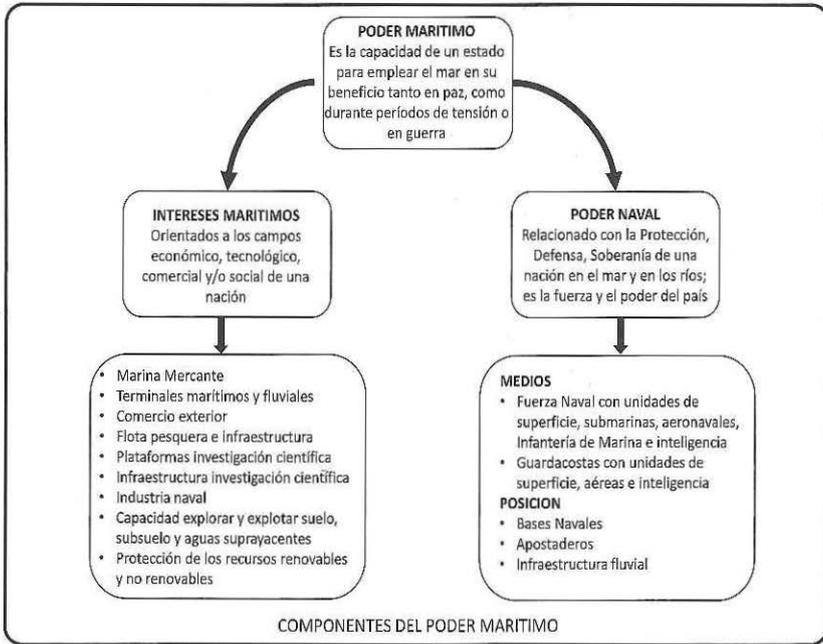
La Armada y los cuerpos de guardacostas en algunos casos, constituyen el único medio con que cuenta un país para proteger los Intereses Nacionales en el mar y para contribuir en alianzas internacionales a combatir conjuntamente amenazas transnacionales a la seguridad de los Estados. El portaviones, el submarino (convencional o nuclear), la Fuerza Anfibia y el apoyo de la Aviación Naval, por sus propias capacidades, son paradigmas del Poder Naval. El Poder Naval ejerce además una labor adicional de gran valor para el logro de los Objetivos Nacionales, que corresponde a la diplomacia naval, de donde se puede afirmar que los mares no separan las naciones, porque las Armadas acercan sus fronteras.

Factores que afectan el Poder Marítimo

Ya se ha mencionado que los términos “Maritime Power” y ‘Sea Power’ empleados en la lengua inglesa frecuentemente causan controversia y se confunden con ‘Naval Power’, pero la palabra marítimo abarca varios elementos entre los que se pueden citar los

puertos, en el sentido geográfico, así como las facilidades portuarias que considera a los muelles y a la infraestructura, pero también involucra la existencia de una marina mercante, la explotación de recursos económicos de origen oceánico, las industrias relacionadas con el mar, las mercaderías de importación y exportación, la investigación científica, la exploración de las aguas, los suelos y los subsuelos, el uso de las costas para recreación y la presencia de unas fuerzas navales; cuando se habla del **Poder Naval** se refiere específicamente al Poder Militar del Poder Marítimo.

Azhar Ahmad³⁹ afirma que el acceso al mar proporciona ventajas políticas, económicas y militares a los Estados costeros y eleva su estatura en el concierto de las naciones. Sin embargo, para aprovechar las bondades y facilidades de los mares, una Nación debe plantear y desarrollar una Estrategia Marítima Integral que le permita emplear y proteger todos los elementos del poder marítimo en beneficio del logro de los Intereses Nacionales.



39 Ph.D. Peace and Conflict Studies, National Defence University, Islamabad; MS. Defence Affairs Management, Armed Forces Command and Staff College, Iran, Tehran.

El **Poder Marítimo** como concepto es la suma de las capacidades de un país para el logro de sus intereses en el mar, empleando estas aguas para el desarrollo de las actividades políticas, económicas y militares tanto en tiempo de paz, como en los de tensión y de conflicto, para alcanzar sus objetivos nacionales; sus principales componentes son el Poder Naval, la industria relacionada con el mar, el comercio marítimo y la ciencia oceánica. El Poder Marítimo puede considerarse como la sumatoria de todo lo que hace grande a una Nación en los campos marítimos y fluviales. El Poder Marítimo se desarrolla en los períodos de paz para estar perfectamente fortalecido y contribuir al logro de los Intereses Marítimos a medida que la gran estrategia nacional lo demande.

Por su parte, el almirante Mahan, en su artículo *Análisis de los elementos del Poder Marítimo* (2013), establece seis consideraciones como los elementos que afectan o influyen directamente el Poder Marítimo de una Nación:

La Situación geográfica: En el caso de los Estados que no son continentales, como por ejemplo Japón, Inglaterra o Australia, todo su esfuerzo se orienta hacia el mar, lo cual representa una ventaja desde el punto de vista estratégico, a diferencia de quienes poseen simultáneamente fronteras terrestres y marítimas, donde el esfuerzo tiene que dividirse en proteger el mar y defender sus fronteras terrestres, para lo cual debe contar con un Ejército considerable que también demanda importantes recursos. Otro caso de análisis se tiene cuando un país posee costas sobre dos océanos, lo cual puede ser considerado como una ventaja, pero también es a la larga una desventaja, como el caso de Francia o España al tener costas tanto en el Mediterráneo, como en el Atlántico, o los Estados Unidos en el Atlántico y en el Pacífico, pues en caso de una defensa tendrán dificultades para unir sus fuerzas navales o deberán desde los períodos de paz conformar fuerzas navales suficientemente poderosas para ejercer la disuasión estratégica y para derrotar las intenciones agresivas de sus adversarios.

Configuración física: se relaciona particularmente con las características físicas de las costas que permitan establecer puertos

amplios, profundos y seguros para la navegación de forma que faciliten el comercio marítimo y el acceso por los ríos que desembocan en el mar, a fin de hacer fácil el transporte de diversos productos desde y hacia el interior del país; de igual forma, la influencia del clima que favorece los asentamientos humanos y la calidad de las tierras que conforman las costas, ya que si son buenas favorecen el crecimiento y progreso de la industria agrícola, facilitando el desarrollo de extensas comunidades. La ausencia de buenos puertos influye negativamente en el comercio puesto que no permite el arribo de buques de gran tamaño y solo se genera el tráfico de cabotaje. Paralelo a ello, no existirá una marina mercante representativa, ni tampoco una Armada para defender las líneas de comunicación marítima, ni a la misma marina mercante.

La extensión territorial: se refiere especialmente a la extensión de sus costas y al carácter de sus puertos.

Las otras tres características están representadas por: El **número de habitantes:** que no es sólo el número de habitantes del país, sino más bien, el número de personas que se dedican a las actividades relacionadas con el mar y las que con un entrenamiento fácilmente puedan dedicarse a estas actividades. El **carácter de los habitantes:** se basa en la conciencia y en la cultura marítima del pueblo, en su deseo de desarrollar las industrias relacionadas con el mar y en el uso del mar para el impulso de su comercio. Y, por último, la **clase de gobierno y sus instituciones:** lo cual depende del carácter y de la calidad de los gobernantes y de la inteligente dirección que estos den al país, buscando en tiempos de paz el crecimiento industrial, el desarrollo social y las actividades relacionadas con el mar, mientras que en caso de tensiones o de conflicto sostengan una Armada proporcional a la importancia de sus intereses marítimos.



CAPÍTULO III

EL PODER NAVAL

Generalidades

A través de la historia, sin lugar a dudas, las rutas marítimas han sido mucho más seguras que las vías terrestres para el transporte de mercancías a lo largo y ancho del planeta, además de las ventajas que aquellas ofrecen para el transporte simultáneo de grandes volúmenes de carga, a menor costo, con celeridad y con la facilidad que se tiene para unir a través del mar grandes distancias, incluyendo otros continentes. Aunque algunos siglos atrás se tenía la amenaza de los corsarios, que con licencia oficial de países como España, Francia, Holanda e Inglaterra podían atacar buques de países enemigos⁴⁰, aún hoy estos buques mercantes de diverso tipo se enfrentan a la acción delictiva de piratas, que en áreas como las costas de Somalia secuestran embarcaciones buscando obtener importantes recompensas por la liberación de las mismas.

⁴⁰ También conocido como la Patente de corso, documento entregado por los monarcas de las naciones o los alcaldes de las ciudades, por el cual el propietario de un navío tenía permiso de la autoridad para atacar barcos y poblaciones de naciones enemigas. De esta forma el propietario se convertía en parte de la marina del país o la ciudad expendedora. Información recuperada de https://es.wikipedia.org/wiki/Patente_de_corso





Buque tipo OPV-80, el ARC "7 de agosto" (número casco 47) de la Armada Republica de Colombia, operando en el Cuerno de África (Costas de Somalia) durante la Operación Atalanta (2015) en apoyo a las Fuerzas Navales de la Unión Europea EUNAVFOR combatiendo la piratería. Maniobra con el buque de la Armada de Dinamarca KDM Absalón (L16). Foto www.google.com.co/search?q=operacion+atal

Así como en los siglos precedentes fue necesario establecer los convoyes para enfrentar con éxito al enemigo debido a los ataques piratas, de la misma forma fue necesario implementar esta medida durante la Segunda Guerra Mundial donde los convoyes sirvieron para proteger el suministro de gran parte del apoyo logístico que requerían los países aliados. La misma estrategia se ha empleado en las recientes guerras y ante situaciones complejas como el caso que enfrenta la Operación Atalanta, mediante la cual la Unión Europea busca proteger los buques mercantes que transitan cerca a las costas de Somalia debido a los permanentes actos de piratería que afectan la libre navegación. Le han asignado a las Armadas de sus Estados miembros la protección de los buques que transitan por estas áreas, operación que ha contado también con la colaboración de otros países amigos, como es el caso de la participación de la Armada de Colombia con el OPV (Ocean Patrol Vessel) ARC "7 de agosto" en el año 2015.

Los países han desarrollado sus Armadas en forma proporcional a la disponibilidad de sus recursos, al logro de sus intereses marítimos, a las necesidades de seguridad de sus aguas jurisdiccionales y a la protección de sus mismas costas; pero recientemente han estado directamente influenciados por la necesidad de combatir delitos

que traspasan las fronteras como el narcotráfico, el contrabando, el tráfico ilegal de inmigrantes y para proteger el comercio marítimo, fuente de riqueza, pero también de subsistencia de las diferentes sociedades.

A mayores intereses marítimos de un Estado alrededor del mundo, mayor será el desarrollo de su Armada y, por tanto, su presencia en los diferentes océanos y mares será superior, especialmente en los puntos críticos de las rutas marítimas. En términos generales se puede decir que los países, tanto en forma individual, como en alianzas, buscan proteger el tráfico marítimo y la infraestructura marítima, mantener la libertad de navegación, la protección a la vida humana en el mar, la protección de los recursos vivos y no vivos del medio marino, actuar conjuntamente frente a amenazas transnacionales, proteger el patrimonio arqueológico sumergido y contribuir con apoyo ante catástrofes o desastres naturales.

Desde el punto de vista teórico se han dado varias definiciones de Poder Naval y casi todas coinciden en su marco general, considerando que su expresión varía en términos de paz o de conflicto; el Poder Naval es entonces el componente militar del Poder Marítimo que se encuentra enteramente comprometido en las actividades de seguridad y defensa de la Nación. Es así como el Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú (IEHMP) establece que Poder Naval “Es la expresión militar de la capacidad de Poder Marítimo en tiempo de paz, para proteger los derechos de la Nación y la propiedad, disuadir y/o repeler la agresión y apoyar la política nacional; en tiempo de guerra, ganar y mantener el control del mar para asegurar su uso continuo, negándole al adversario el uso del mar e imponiéndole su voluntad, contribuyendo al logro de los objetivos marítimos de desarrollo” (IEHMP, 2016, p. 34).

Muchas personas se preguntan, especialmente en tiempos de paz, cual es la importancia de mantener un Poder Naval, considerando que no se están librando batallas. Para ello es necesario recordar que constituir un poder naval requiere de mucho tiempo, de una gran experiencia y de grandes recursos; esto no puede ser el resultado de una rápida improvisación. Tanto en paz como durante períodos de tensión y más aún durante el conflicto, el Poder Naval

definitivamente juega un papel muy importante e inclusive vital en la vida y seguridad de muchos países, así como es importante señalar que el Poder Naval ha sido, es y será insustituible para los fines de defensa de los países, así como para mantener la seguridad de los mismos, para lograr una adecuada cooperación internacional, especialmente frente a los desastres naturales y para combatir delitos transnacionales como el terrorismo y la piratería.

Atributos del Poder Naval

Los analistas y teóricos de temas marítimos presentan diferentes atributos relacionados con el Poder Naval, conceptos que representan el pensamiento y la experiencia ganada por sus países en el transcurso de la historia y aunque hay grandes similitudes en cada caso, también se presentan algunas diferencias entre ellos.

Como ejemplo mencionaremos a la Armada de Chile, donde se plantea como Atributos de las Fuerzas Navales cuatro grandes áreas: **Flexibilidad Política**, relacionada con el empleo por parte del Conductor Político de la Armada para fines de cooperación, presión o coerción. Dentro de esta flexibilidad incluye el Simbolismo que es la presencia de la Armada como mensaje de amistad, cooperación, o demostración de poder; la Gradualidad, que es función del incremento o disminución de medios navales para ejercer mayor o menor presión (Codina, 2009, p. 54).

Flexibilidad Operativa: relacionada con la facilidad de cambiar de una situación de alistamiento normal a una de combate. Considera esta flexibilidad la Movilidad, como capacidad de fácil desplazamiento; la Versatilidad, por el rápido cambio de una función a otra; la Accesibilidad que facilita llegar a cualquier litoral; la Capacidad de Proyección que permite el empleo de sus armas al interior del litoral; y la Resistencia que está ligada a la capacidad de reparar daños y recuperar sus capacidades en muy cortos períodos de tiempo, inclusive con su propia tripulación (Codina, 2009, p. 54).

Flexibilidad Logística: relacionada con la capacidad de llevar fácil y oportunamente sus abastecimientos con apoyo móvil, siendo independientes de bases terrestres. Considera la Persistencia que

significa poder estar operando por prolongados períodos de tiempo sin perder sus capacidades operaciones (Codina, 2009, p. 54).

Condición Lista para Operar al Arribo, indicando que inicia sus operaciones en forma inmediata al llegar al área de operaciones sin tener que preparar el terreno. Considera el Alcance, que significa operar a grandes distancias de sus bases, manteniendo listas sus condiciones operacionales (Codina, 2009, p. 54).

También se puede citar otro ejemplo con el análisis que hace Gustavo Jordán Astaburuaga⁴¹, quien considera para su estudio la *globalización y los nuevos roles del poder naval en el siglo XXI*, y después de penetrar en la dimensión política, económica y tecnológica de esta globalización en la que estamos inmersos, menciona la vigencia de los atributos clásicos del poder naval, según lo expuso en 1980 Ken Booth⁴². Estos son:

Versatilidad, por la capacidad que tienen los buques de adelantar una gran cantidad de tareas que van desde las operaciones de apoyo a la sociedad hasta las puramente militares.

Gradualidad, por la facilidad de aumentar o disminuir su presencia y capacidades para ejercer diversos grados de presión, según se requiera en cada situación.

Movilidad, por la autonomía que ofrecen de desplazarse por todo el mundo.

Capacidad de proyección del poder naval sobre tierra, con diferentes acciones que van desde bombardeos sobre tierra hasta el desembarco de fuerzas anfibas.

Potencial de accesibilidad, considerando que el 70% de la población mundial vive generalmente dentro de los primeros 100 kilómetros contados a partir de una costa, cualquier acción naval va a afectar a esta población.

41 Vicealmirante de la Armada de Chile. Especialista en Navegación y Estado Mayor graduado del Royal Naval Staff College de Greenwich, Gran Bretaña. Magister en Política Integrada, Ciencias Navales y Marítimas con mención en Geopolítica. Información disponible en <https://www.armada.cl/armada/site/cache/imprimir/pags/imprimir15644076396918.html>

42 Ken Booth, "Las Armadas y la Política Exterior", Instituto de publicaciones Navales, Buenos Aires. Argentina. 1980, páginas 46-49

Simbolismo, dado por el tamaño y la cantidad de buques, lo que representa las capacidades y el poder de un Estado.

Autonomía logística, flotas que pueden estar operando por muy largos períodos de tiempo en forma autónoma.

Pero Jordán agrega además otro atributo: **Capacidades de Mando y Control**, por las posibilidades que tiene un buque para procesar en forma permanente información, así como la habilidad de mantener abiertos los lazos de control sobre las fuerzas operativas.

Para tener otro ejemplo que permita profundizar el análisis, citamos los atributos del poder naval planteados por la Armada de Canadá (RCN Royal Canadian Navy), los que se pueden resumir en: **Gran capacidad de respuesta**. Las fuerzas navales se pueden desplegar en pocas horas o días y pueden permanecer desplegadas por largos períodos. **Gran cubrimiento**. Las fuerzas navales pueden operar legalmente en todas las aguas fuera del mar territorial de los Estados, lo cual le da acceso a operar en las $\frac{3}{4}$ partes de la superficie de la tierra. **Autosuficientes**. Las características de estas fuerzas les permiten operar en cualquier escenario y abastecerse a sí mismas sin necesidad de recurrir a apoyos externos. **Gran movilidad**. Dependiendo de sus propias capacidades puede operar alrededor del mundo. **Persistentes**. Pueden permanecer en un lugar determinado por largos períodos. **Instrumento diplomático**. Las fuerzas navales producen efectos diplomáticos, desde una simple presencia amistosa hasta una presencia amenazante y de coacción pasando por el efecto disuasivo del empleo de la fuerza (2015, p. 12-13).

En Canadá consideran también otras particularidades del Poder Naval como son: **Versátil y flexible**, ya que se adaptan fácil y rápidamente a cualquier tipo de operación o cambio de misión sin necesidad de reentrenamiento, nuevos equipos o cambios de tripulación. Su acción les da a los gobiernos la posibilidad de evitar o contener conflictos y puede actuar en forma decisiva cuando el conflicto se produce. **Amplio alcance**, el poder naval tiene alcance estratégico por su habilidad de desplegarse en forma global y llega con sus sensores y armas a centenares de kilómetros de distancia, más allá de su horizonte visible. **Resistentes**, los buques modernos

tienen la capacidad de ser muy resistentes, cuentan con muchos sistemas de defensa y están diseñados para operar en condiciones de amenaza y capaces de recibir daños significativos que pueden ser reparados y recuperar sus capacidades de combate relativamente en cortos períodos. **Base de proyección de fuerzas.** Las fuerzas navales adecuadamente equipadas pueden actuar como Base Marítima para proyectar fuerzas a tierra y suministrarles el apoyo para operar (RCN, 2016, p. 13).

Roles del Poder Naval

Un análisis amplio de los nuevos roles que cumplirá el Poder Naval en el siglo XXI es planteado por Jordán (2005), quien inicia con una visualización de las dimensiones de la globalización en términos económicos, tecnológicos y políticos, examina los desafíos a la seguridad planteados por las amenazas a las que nos enfrentamos en este siglo y llega a proponer los posibles roles que debe cumplir el Poder Naval en lo que se ha denominado “el siglo de la globalización”.

Al examinar el término globalización⁴³ se observa que está íntimamente ligado al concepto de integración mundial, lo cual indiscutiblemente considera directamente comercio, economía, mercados, tecnología, política y otros aspectos, donde por consiguiente, se debe incluir el uso del mar debido a la importancia de las comunicaciones marítimas y de esta forma vincula al Poder Naval para los diferentes aspectos relacionados con la protección y la seguridad en el mar y en los principales ríos.

La Globalización es un proceso “... *que abarca todos los aspectos sociales, económicos, tecnológicos y sociológicos del ser humano, que también está afectando profundamente a las sociedades y a los Estados*” (2005, p. 415), afirma Jordán, quien cita igualmente

43 El término “globalización” se utiliza para describir una variedad de cambios económicos, culturales, sociales y políticos que han dado forma al mundo en los últimos 50 años, desde la muy celebrada revolución de la tecnología de la información a la disminución de las fronteras nacionales y geo-políticas en la cada vez mayor circulación transnacional de bienes, servicios y capitales. Council of Europe. Disponible en <https://www.coe.int/es/web/compass/globalisation>.

la definición que tiene el Fondo Monetario Internacional (FMI): “... creciente interdependencia económica mundial, debido al aumento del volumen y variedad de transacciones de bienes y servicios entre los países, debido al aumento de los flujos internacionales de capitales, y también a través de cada vez más rápida y amplia difusión de la tecnología”.

Se puede decir que la globalización económica se inició paralelamente con la Revolución Industrial a mediados del siglo XIX, cuando se desarrolla una incipiente economía global. El siglo XX, con sus guerras mundiales, afectó sustancialmente este proceso, pero el final de la guerra fría ve el despegue del comercio internacional, con un gran incremento en el intercambio de volúmenes de carga entre países, lo cual ha generado de una parte el crecimiento de las flotas marítimas y fluviales, así como el tamaño de los buques mercantes, disminuyendo el costo del transporte de mercancías y facilitando el mayor consumo de bienes e incentivando la producción.

Académicamente se ha establecido que hay cuatro tipos de factores de producción: tierra, trabajo, capital y tecnología, siendo este último el conjunto de conocimientos y técnicas que aplicados en forma lógica y ordenada permiten encontrar solución a diversos problemas que se presentan en la vida cotidiana. La actual revolución tecnológica que estamos viviendo puede considerarse como el motor que ha impulsado la globalización mundial; al tomar como ejemplo el internet, se observa que actualmente más del 50% de la población del planeta la emplea⁴⁴, pero además otros avances como la nanotecnología, la robótica, los progresos en el campo de la electrónica y en la medicina han creado desafíos a la humanidad, llegando incluso a incrementarse la expectativa de vida en las personas.

Algunos autores afirman que actualmente el principal factor de producción es el conocimiento y, que la inversión en ciencia y tecnología creará las diferencias entre las potencias y el subdesarrollo. La tecnología está produciendo igualmente cambios y avances

44 Galeano, S. (2019, enero 31). El número de usuarios de Internet en el mundo crece un 9,1% y alcanza los 4.388 millones (2019). *Marketing Ecommerce*. Recuperado de <https://es.wikihow.com/citar-un-art%C3%ADculo-del-peri%C3%B3dico>

permanentes en la concepción de las armas y de los sistemas que regularmente emplea el Poder Naval, así como en las plataformas y en los diversos componentes del Poder Marítimo.

Muchos ensayistas coinciden en que la globalización no ha solucionado la pobreza en el mundo, así como tampoco ha producido la integración, la cooperación y la unión que se esperaba entre los Estados, pero que si ha servido para generar nuevos conflictos que involucran entre otras, aspectos diversos como el fundamentalismo religioso, el ultranacionalismo, los enfrentamientos étnico culturales, que son el origen de conflictos de baja intensidad en algunos Estados, así como se ha producido el incremento de actos terroristas y el fortalecimiento de la delincuencia transnacional, pero también ha permitido establecer alianzas interestatales para neutralizarlos e impedir estas y otras acciones delictivas.

Esta nueva dimensión de la globalización ha permitido la aparición en el panorama mundial de nuevos Estados (a día de hoy 193 de 194 Estados forman parte de las Naciones Unidas)⁴⁵, pero también nos permite observar que habrá nuevas relaciones de poder debido al crecimiento económico desigual de las naciones, las cuales generarán tensiones por los problemas del medio ambiente, y, por el incremento de la población que demandará más alimento, más agua, más energía, más salud, así como también la afectación por fenómenos naturales, observando como los que recientemente han tenido lugar en diversos puntos del planeta generan devastación y pobreza en algunos países. En estas situaciones el Poder Naval también juega un papel muy importante y su participación es decisiva, tanto para el apoyo a las poblaciones, como ante las respuestas de empleo o amenaza de empleo de la fuerza frente a las diversas amenazas.

Haciendo referencia a los desafíos de seguridad que se enfrentarán en el futuro, Jordán menciona que *“El gran desafío del siglo XX fue la lucha de las democracias en contra del totalitarismo, el elemento que definirá al siglo XXI será como la comunidad democrática internacional controlará las caóticas crisis internacionales*

45 UNHCR.ACNU. (2017, septiembre 22). Países de la ONU: ¿cuáles forman parte y cuando se adhieron? Recuperado de <https://eacnur.org/es/actualidad/noticias/eventos/paises-de-la-onu-cuales-forman-parte-y-cuando-se-adhirieron>

producidas precisamente por la globalización" (2005, p. 419). Hoy ya estamos enfrentados a esos desafíos; para ver un caso, observamos cómo se han generado grandes tensiones internacionales con las provocaciones de Corea del Norte al lanzar en 2018 varios misiles de largo alcance, pasando algunos sobre territorio japonés, lo cual es indiscutiblemente una amenaza a la seguridad mundial por parte de un país del tercer mundo con capacidades nucleares. Esto ha generado la respuesta de Estados Unidos donde amenaza con una respuesta militar masiva al reto de Corea del Norte⁴⁶, lo cual puede llegar a generar una nueva guerra mundial.

Dentro de las amenazas a la seguridad se debe mencionar el impacto de las nuevas tecnologías y sus aplicaciones militares, lo que indiscutiblemente ofrece nuevas capacidades bélicas a los países, no solo para su defensa sino también para agredir o amenazar a otros; el efecto negativo de las migraciones masivas provenientes de países fallidos, como sucede en algunos Estados de África o en Venezuela y, recientemente en Nicaragua o la migración masiva de hondureños hacia Estados Unidos en octubre 2018⁴⁷; el incremento del fundamentalismo que incrementa el terrorismo, no solo con las bombas humanas, sino con el empleo de armas químicas o biológicas; las actividades ilícitas relacionadas directamente con el narcotráfico y el crimen organizado; la piratería en el mar donde pueden atacar y/o secuestrar buques, secuestrar pasajeros, el empleo de buques contra otros buques o contra puertos; el contrabando; las actividades ilícitas de pesca en aguas de otro Estado o la exploración y explotación de recursos minerales en espacios de otros Estados. Todo lo anterior forma parte de ese gran abanico de presentes y futuras amenazas a la seguridad de los Estados en el sistema internacional.

46 De Llano, P. (2017, septiembre 4). Estados Unidos amenaza con una "respuesta militar masiva" al reto nuclear de Corea del Norte. *El País*. Recuperado de https://elpais.com/internacional/2017/09/03/estados-unidos/1504471864_991303.html

47 Claves para entender la masiva migración de Honduras. *El País*. (2018, octubre 22). Obtenido de <https://www.elpais.com.uy/mundo/claves-entender-masiva-migracion-honduras.html>

Corea del Norte dispara un misil balístico

El misil recorrió 700 km antes de caer en el mar de Japón



Artículo "Las 3 opciones militares que tiene Estados Unidos ante el desafío de Corea del Norte" Muestra la trayectoria del misil disparado por Corea del Norte en acto provocador, sobrevolando territorio japonés. Por Justin Bronk, 31 agosto 2017.

Gráfico tomado de www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-41109732

Se debe adicionar igualmente hechos de actualidad como la desafiliación política y económica de algunos Estados de las organizaciones internacionales como la Unión Europea, con el caso del Brexit⁴⁸ que afecta particularmente a Gran Bretaña, lo cual indiscutiblemente tendrá repercusiones económicas importantes en el mundo, o las ambiciones de los separatistas, siendo el caso de los catalanes en España, que con la posible desintegración del Estado español pueden llegar a generar graves conflictos en estos territorios; se observa igualmente la salida de varios países de la UNASUR (Unión de Naciones Suramericanas) y del ALBA (Alternativa Bolivariana para América Latina y el Caribe) motivados, entre otras causas, por la situación política en Venezuela.

Otras causas de futuras amenazas pueden estar representadas en las guerras por fanatismos de todo tipo, sumándole además la

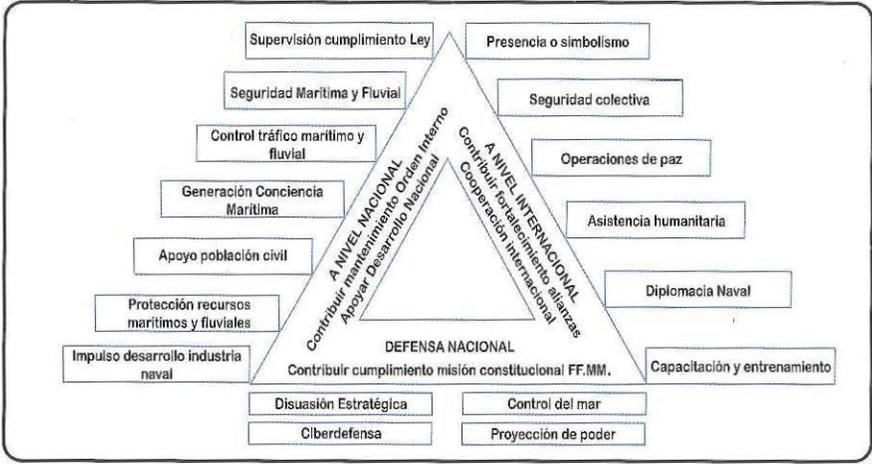
48 Brexit, abreviatura de las palabras en inglés Britain (Gran Bretaña) y Exit (salida), término acuñado para referirse a la salida del Reino Unido de la Unión Europea. Qué es el Brexit y otras preguntas básicas para entender la salida de Reino Unido de la Unión Europea. *BBC News Mundo*. (2019, marzo 12). Recuperado de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-46521624>

lucha permanente por bienes que cada día son más escasos, como es el caso del agua, o por la tierra, o las fuentes de energía. Todo lo anterior estará a la orden del día y generará conflictos, así como las guerras por reivindicaciones territoriales y la reciente lucha por el dominio del espacio y del ciber espacio, llegando inclusive a luchas entre Estados por mantener la hegemonía en determinados mercados mundiales. Los Estados Unidos han decidido crear la denominada Fuerza Espacial para el dominio del espacio, como lo informó el presidente Trump en junio 2018⁴⁹.

Varios analistas coinciden en mencionar tres ámbitos particulares en los cuales se centra actualmente el accionar del Poder Naval, incluyendo sus roles tradicionales y, adicionando sus responsabilidades frente a las nuevas amenazas y desafíos: **el ámbito militar** que corresponde a su propia esencia de brazo armado del Estado; **el ámbito marítimo** el cual debe liderar y contribuir al desarrollo de su país; y **el ámbito diplomático**, en apoyo al logro de los intereses y a las políticas del Estado en el campo externo.

En el ámbito militar su principal función está orientada a contribuir con la Defensa Nacional, actuando en forma independiente o en desarrollo de operaciones conjuntas con sus fuerzas hermanas, el Ejército y la Fuerza Aérea, e inclusive en operaciones coordinadas e inter-agenciales con otras instituciones y organismos del Estado como la Policía y otras agencias de seguridad. En el ambiente externo, debe estar preparada en forma permanente para ser un ente disuasivo ante cualquier intento agresivo a nivel vecinal, continental o extra continental; así como mantener el Control del Mar frente a las diferentes amenazas a la seguridad del país, manteniendo activo y dinámico su papel en la ciberseguridad y la ciberdefensa del Estado y en el tema de la proyección y contra proyección del poder naval, que corresponde al empleo de sus capacidades de intimidación o de empleo de la fuerza para defensa y para el logro de los objetivos políticos del Estado.

49 Trump ordena crear una fuerza militar de EE. UU. Para dominar el espacio. *El Tiempo*. (2018, junio 18). Recuperado de <https://www.eltiempo.com/mundo/eeuu-y-canada/trump-ordena-crear-fuerza-militar-para-dominar-el-espacio-232204>



Principales Roles de una Armada en el siglo XXI. Rol de defensa o Ambiente Militar; Rol Nacional o Ambiente Marítimo y Rol Internacional o ambiente diplomático⁵⁰.

En el ambiente marítimo su principal tarea está orientada a la vigilancia y control de las aguas marítimas jurisdiccionales, así como en las zonas fluviales asignadas; de igual forma, tiene responsabilidad en la neutralización de actos ilícitos tales como el tráfico de narcóticos, la migración ilegal, el contrabando y en cumplimiento a los acuerdos internacionales de seguridad, conducir las operaciones de búsqueda y rescate en el mar. Otras tareas de gran importancia están relacionadas con el control del tráfico marítimo y de los puertos, el apoyo ante catástrofes y desastres naturales, conducir la investigación científica en el mar y ejercer el control para evitar la contaminación. Adicionalmente juega un papel muy importante en el tema del desarrollo de las actividades que contribuyan al progreso sostenible del país.

En el ambiente diplomático, las Armadas, a diferencia de las otras Fuerzas Militares, por su propia esencia, por sus capacidades y por el medio en que operan, tienen la facilidad de poder contribuir directamente al logro de los objetivos de la política exterior del país; sus principales tareas están relacionadas con **La disuasión**, a fin de desmotivar actos hostiles contra el país, por temor al empleo de la fuerza para responder a la agresión. **El manejo de crisis**, donde la

50 Figura obtenida de Valdivia & Ferrari (2018). El empleo del poder naval en contribución al poder marítimo nacional.

versatilidad y la gradualidad del poder naval permiten expresar las intenciones políticas de escalar o de distensionar el conflicto. **La presencia naval** que permite lograr ciertas ventajas estratégicas en el campo político, campo militar y/o en el económico, en tiempo de paz o durante una crisis, así como en conflicto. La cooperación y apoyo a otros países, así como **La asistencia humanitaria** frente a catástrofes o a desastres naturales y, la participación en **operaciones de paz**, en apoyo y cumplimiento de acuerdos entre naciones, son parte de los roles diplomáticos que cumple el poder naval.

Pero es importante recordar que, en términos generales, los mares encierran grandes riquezas en recursos de carácter renovable y no renovable, así como ofrecen innumerables posibilidades para quienes las puedan y sepan aprovechar; por lo tanto, existen enormes intereses, lo cuales por ser antagónicos entre las aspiraciones de los Estados. Solo las demostraciones de poder impondrán las condiciones para el dominio y aprovechamiento de áreas geográficas o de determinados recursos; es aquí donde el Poder Naval tiene una gran responsabilidad y juega un papel decisivo.

No podría finalizarse este capítulo sin mencionar una frase de gran trascendencia e impacto en el ámbito naval pronunciada por el Almirante de la Flota Chester Nimitz en 1948, de acuerdo a lo mencionado por Ian Speller en su libro *Understanding Naval Warfare*, relacionada específicamente con la que según la estrategia aún vigente de los Estados Unidos, es la función primordial de la Armada: *"Es la función de la Marina llevar la guerra al enemigo para que esta no sea peleada en territorio de los Estados Unidos"*.



CAPÍTULO IV

LA ESTRATEGIA MARÍTIMA

“La inteligencia consiste no sólo en el conocimiento sino también en la destreza de aplicar los conocimientos en la práctica”

Aristóteles

Generalidades

*“Es bastante fácil, cuando se considera la naturaleza peligrosamente bipolar de la política mundial, la preocupación de las Superpotencias con armas nucleares y la intensidad de la carrera armamentista entre ellas, inclinar a esta última visión y concluir que la época actual no es compatible a la clase de principios estratégicos elaborados por los maestros del pasado”*⁵¹ Aun cuando este pensamiento acerca de los principios sobre los que se basa la estrategia corresponden al final de la Guerra Fría, es llamativo compararlo con lo que está sucediendo el día de hoy frente a las amenazas del empleo de armas nucleares, bien sea por parte de grandes potencias, como es el caso de Rusia⁵², o por parte de naciones que ni siquiera son consideradas como potencias y menos como superpotencias, pero que han desarrollado la capacidad de estas armas para amenazar la seguridad mundial.⁵³

51 Craig, Gordon A. y Gilbert, Felix. (1986). Reflections on Strategy in the Present and Future. Makers of Modern Strategy. From Machiavelli to the Nuclear Age. Edited by Peter Paret. Princeton University Press, Princeton, New Jersey. Disponible en https://www.researchgate.net/publication/297479223_Reflections_on_Strategy_in_the_Present_and_Future

52 Putin muestra el poderío militar ruso, un mensaje para Washington. *La Estrella de Panamá*. (2018, marzo 2). Recuperado de <http://laestrella.com.pa/internacional/mundo/putin-muestra-poderio-militar-ruso-mensaje-para-washington/24051095>

53 Países como Corea del Norte, Israel o India, poseen arsenal nuclear, de los cuales no se conoce con exactitud el número de armas nucleares en el arsenal de cada país debido a la estrecha protección que se tiene sobre el tema, motivo por el cual potencias como Estados Unidos, Francia, Reino Unido y Rusia consideran necesario continuar con el desarrollo de armas nucleares para su protección frente a la amenaza que los primeros representan.

Sin embargo, el concepto de la Estrategia Marítima, aunque tiene varias definiciones muy similares, en términos generales se puede decir que ésta hace parte de la gran Estrategia Nacional y trata particularmente de la creación, mantenimiento y empleo del Poder Marítimo de un Estado, para promover y proteger sus Intereses Marítimo (ESDEGUE, 2016, p. 51). Para John B. Hattendorf, ésta es la dirección de todos los aspectos del Poder Nacional que se relacionan con los Intereses de la Nación en el mar, pero hace una aclaración en el sentido de que las Armadas contribuyen al logro de los objetivos, pero que esta estrategia no es puramente una responsabilidad naval, pues ella implica involucrar a otros componentes del poder estatal *“Las armadas son un aspecto importante del entorno marítimo estratégico, pero ellas siguen siendo solamente un elemento de la estrategia nacional en el dominio marítimo”* (Hattendorf, 2013, p. 51).

Una definición más sencilla la presenta Eri Solís Oyarzún (1999) quien manifiesta que la Estrategia Marítima es una herramienta del Estado para usar el mar en beneficio de sus intereses, sin interferencia de otras potencias. Es así como la Estrategia Marítima involucra otras funciones que incluyen la defensa de las aguas marítimas jurisdiccionales, la protección de las costas y de los límites del Estado, la protección de las líneas de comunicaciones marítimas, la protección de la pesca y en general de todos los recursos vivos y no vivos de las aguas marinas, el control de la contaminación, llegando incluso hasta el ejercicio de la diplomacia naval.

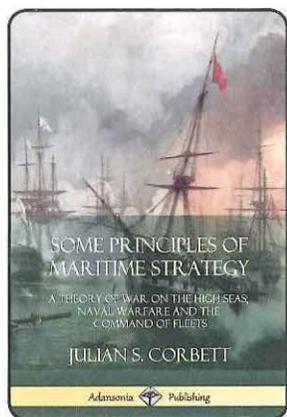


Imagen recuperada de Principles of Maritime Strategy (Dover Military History, Weapons, Armor): Julian S. Corbett
www.google.com.co

Por otra parte, Julian S. Corbett, establece en su obra ‘Principles of Maritime Strategy’ que: “*Por Estrategia Marítima entendemos los principios que rigen la guerra en la que el mar es un factor sustancial*” y continúa afirmando: “*La Estrategia Naval no es sino la parte que determina los movimientos de la flota cuando la Estrategia Marítima ha determinado que parte de la flota debe actuar en relación con la acción de las fuerzas terrestres*” (1936, p. 18).

Es también interesante el concepto de Corbett quien afirma que la Estrategia Marítima tiene como función principal determinar las relaciones mutuas entre el Ejército y la Armada en un Plan de Guerra, lo cual, aplicándolo hoy día, involucraría también a las Fuerzas Aéreas, precepto que efectivamente se cumple en los diversos planeamientos militares, tanto a nivel táctico, como estratégico.

Se observa que en la actualidad los intereses de algunas naciones las han llevado a considerar nuevamente el mar como un instrumento de poder y mirando hacia la inmensidad de las aguas marítimas buscan el dominio de grandes extensiones, incluyendo áreas de ultramar muy lejos de sus propias fronteras, especialmente por lo que todas estas aguas poseen, para asegurar un próspero futuro para estas naciones; es así como en el caso de China, potencia emergente que le disputa la hegemonía mundial a los Estados Unidos, ha establecido al más alto nivel de su estrategia militar⁵⁴ que “*los mares y los océanos soportan la paz perdurable, la estabilidad duradera y el desarrollo sostenible de China. La mentalidad tradicional de que la tierra pesa más que el mar debe abandonarse, y debe asignarse gran importancia a la gestión de los mares y océanos y la protección de los derechos e intereses marítimos. Es necesario que China*

54 Document: China's Military Strategy. *USNI News*. (2015, mayo 16). Recuperado de <https://news.usni.org/2015/05/26/document-chinas-military-strategy#NSS>

desarrolle una estructura de fuerza militar marítima moderna acorde con sus intereses de Seguridad Nacional y desarrollo, salvaguarde su Soberanía Nacional y sus derechos e intereses marítimos, proteja la seguridad de las Líneas de Comunicación Marítimas (del inglés Sea Lines of Communication SLOC) estratégicas e intereses en el extranjero y participe en la cooperación marítima internacional, a fin de proporcionar apoyo estratégico para convertirse en una potencia marítima". Esto implica la existencia y puesta en marcha de una Estrategia Marítima muy bien planteada, que permita el logro de los Intereses Nacionales chinos.

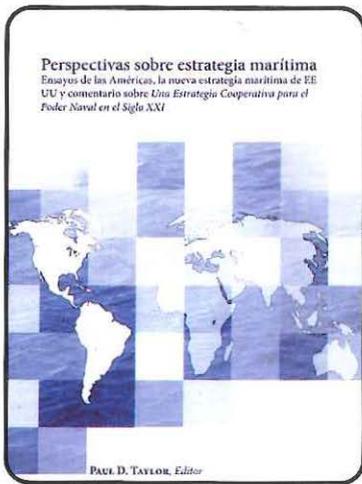


Imagen tomada de <https://bookstore.gpo.gov/products/perspectivas-sobre-estrategia-maritima-ensayos-de-las-americas-la-nueva-estrategia-maritima>

En desarrollo del 18vo International Seapower Symposium (ISS), realizado en el Naval War College NWC (2007)⁵⁵, evento al cual asistió un número muy importante de Comandantes de las Armadas a nivel mundial, se presentó en forma coordinada entre los Comandantes de la Armada, de la Infantería de Marina y de Guardacostas de los Estados Unidos la nueva Estrategia Marítima de este país, denominada “Una Estrategia Cooperativa para el Poder Marítimo del siglo XXI” y simultáneamente se

sustentaron varios trabajos sobre el tema de la Estrategia Marítima; vale la pena resaltar el trabajo presentado por Argentina⁵⁶, titulado “Una estrategia marítima para el Atlántico Sur”, donde plantea un cambio radical en lo que se refiere a la finalidad de la Estrategia Marítima y afirma que “La misma ya no existe solamente para combatir y ganar guerras en el mar mediante un control unilateral del mismo. Hoy este concepto de juego “suma cero” se modificó y la Estrategia

55 Decimoctavo Simposio Internacional sobre Poder Marítimo (ISS) llevado a cabo en el Naval War College, Newport, Rhode Island. Taylor, Paul D. Perspectivas sobre estrategia marítima: Ensayos de las Américas, la nueva estrategia marítima de EE.UU. y comentario sobre una estrategia cooperativa para el Poder Naval en el siglo XXI. Naval War College Press. Newport, Rhode Island.

56 Presentado por el Contralmirante Álvaro J. Martínez de la Armada Argentina.

Marítima debe diseñarse según una matriz cooperativa entre actores participantes bajo el principio sinérgico “ganar-ganar” a fin de obtener como resultado la paz, la cooperación y la seguridad en los espacios marítimos, objetivos que dieron lugar a la creación de la ZPCAS (Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur)⁵⁷. Concepto que se está aplicando especialmente para combatir las amenazas comunes como la piratería en las costas de Somalia o el narcotráfico en el Océano Pacífico centro oriental.

Con el propósito de mostrar las diferencias en intereses y objetivos estratégicos de algunos países relacionados con el mar y su amplia política exterior, se va a considerar brevemente la Estrategia Marítima de algunos de ellos como los Estados Unidos en su papel de superpotencia; la República Popular China, considerando su acelerado desarrollo y reposicionamiento dentro de los círculos mundiales de poder; se presentan igualmente los lineamientos generales de la misma estrategia desde el punto de vista de Australia, Canadá, Japón y Singapur, países que están jugando un papel muy importante, no solo dentro de las economías mundiales, sino considerando la contribución de los mismos a la protección de líneas de comunicación marítimas vitales.

Estrategia Marítima de los Estados Unidos

Los Estados Unidos tienen intereses a lo largo y ancho del planeta y se consideran a sí mismo una nación marítima⁵⁷. En 2015 establecieron en conjunto la Armada, la Infantería de Marina y el Cuerpo de Guardacostas la denominada “Estrategia de Cooperación para la Fuerza Naval del Siglo XXI”. Es bien conocido que los Estados Unidos están presentes en todos los mares del mundo por medio del empleo de su Armada, básicamente con el propósito de proteger a sus ciudadanos y defender los intereses del país. Siempre tienen fuerzas navales en vanguardia para que además de lo mencionado anteriormente, estas les aseguren el acceso por mar a cualquier lugar del planeta y para impedir que sus adversarios usen los océanos en su contra.

57 Estrategia de Cooperación para la Fuerza Naval del Siglo XXI. Disponible en <https://www.navy.mil/local/maritime/CS21R-Spanish.pdf>

Analizan la forma como se ha deteriorado la seguridad marítima a nivel mundial y el preocupante incremento de las acciones terroristas, asimismo observan que las disputas territoriales en áreas marítimas se presentan con mayor frecuencia y en particular consideran las amenazas contra el libre tránsito de insumos energéticos por mar, especialmente cuando se habla de petróleo, gas y carbón. Para neutralizar estas acciones que atentan contra la seguridad nacional, mantienen una estrecha colaboración entre las Armadas del mundo que permitan enfrentar con éxito estas amenazas, incluyendo también la ayuda que se debe prestar ante las catástrofes y los desastres naturales.

El Secretario de la Armada, Raymond Edwin Mabus Jr. (2009 a 2017), en el Prefacio de la mencionada Estrategia, deja perfectamente claro que la capacidad naval, de infantería de marina y guardacostas de su país no tienen límite para operar en el planeta, bien sea en apoyo humanitario o en defensa de los Intereses Nacionales y dice: *“Los servicios marítimos de los Estados Unidos “la Armada, la Infantería de Marina y la Guardia Costera— constituyen una presencia singular en todo el mundo. En tiempos de paz y en tiempos de conflicto, a lo largo de todo el espectro —desde apoyar a un aliado con ayuda humanitaria o socorro en casos de desastres hasta disuadir o derrotar a un adversario en acción cinética” los marineros, los infantes de marina y los guardias costeros son desplegados en el mar y en lugares con mayor rapidez, quedarnos allí por más tiempo, llevar con nosotros todo lo que necesitamos y no tenemos que pedirle permiso a nadie”*⁵⁸.

De esta forma han definido dos principios fundamentales sobre los que descansa esta Estrategia Marítima (2015): la presencia de la Armada en todo el planeta y la operación conjunta con aliados para ser más fuertes. La primera la consideran esencial para llevar a cabo las siguientes misiones: defender el país, prevenir conflictos, responder oportunamente a las crisis, derrotar al adversario ante una agresión, proteger las líneas de comunicación marítimas, apoyar las acciones

58 Mabus, R. Estrategia de Cooperación para la Fuerza Naval del Siglo XXI. Marzo 2015. Prefacio. Disponible en <https://www.navy.mil/local/maritime/CS21R-Spanish.pdf>

frente a desastres naturales y catástrofes. El segundo principio descansa sobre la fortaleza que se logra al sumar capacidades para atender y responder ante amenazas y desafíos comunes.

La Armada, la Infantería de Marina y el Cuerpo de Guardacostas de los Estados Unidos se encuentran comprometidos en esta Estrategia Marítima y desempeñan cinco funciones esenciales: disuasión, control marítimo, proyección de poder, seguridad marítima y acceso a todos los dominios, haciendo referencia a la libertad de acción en el mar, en el aire, en la tierra, en el espacio y ciberespacio, incluyendo el espectro electromagnético.

La Estrategia Marítima de los Estados Unidos prevé para el año 2020 contar con más de 300 buques, de los cuales 120 estarán en destinaciones de vanguardia. Habrá innovaciones en el empleo de las fuerzas marítimas (consideradas la Armada, la Infantería de Marina y los Guardacostas) tales como fortalecer la presencia en las posiciones de vanguardia para mayor presencia en los teatros de operaciones e incurrir en menores costos, fuerzas expedicionarias interrelacionadas con aliados para lograr agilidad estratégica y capacidad de respuesta, empleo de plataformas modulares fáciles de adaptar a la misión y no tener que hacer cambio de buque, rediseño de buques de combate litoral en tipo fragata, fuerzas adaptadas a las necesidades del entorno regional específico, grupos de ataque de portaaviones más capaces para misiones más complejas y capacitar a los aliados para que puedan responder a futuras crisis⁵⁹.

Para el diseño de la futura fuerza marítima, la Estrategia Marítima de los Estados Unidos planea que sus fuerzas deben ser flexibles, ágiles y mantenerse listas, así como tener el tamaño y estar en capacidad de derrotar a un adversario importante en un teatro de operaciones amplio y, enfrentar decidida y simultáneamente a otro adversario en un teatro lejano y que dentro de los 300 buques con que cuentan la Armada y el apoyo a la Infantería de Marina, deben estar incluidos 11 portaaviones, 14 submarinos con misiles balísticos y 33 buques anfibios, mientras que los Guardacostas deben poseer una flota de 91 unidades para la seguridad nacional.

59 Estrategia de Cooperación para la Fuerza Naval del Siglo XXI. Sección II. Presencia de Vanguardia y Asociación. Pág. 9. Disponible en <https://www.navy.mil/local/maritime/CS21R-Spanish.pdf>

Estrategia Marítima de la República Popular China (RPCh)

Con la “Política de Reforma y Apertura Económica”, establecida por Deng Xiaoping en la China⁶⁰, este país se ha convertido en la segunda economía más importante del mundo, lo cual se refleja en una gran demanda de insumos y materias primas para cubrir las necesidades de los 1.386 millones de habitantes⁶¹ y de su aparato industrial, lo cual lo hace dependiente del comercio exterior, por lo que, como lo manifiesta en su análisis Jorge E. Malena, este país tiene que proteger las líneas de abastecimientos para la llegada de recursos y materias primas, así también como para la salida de sus productos de exportación, pero también debe proteger sus intereses más allá de sus propias fronteras.

El papel de la Armada del Ejército Popular de Liberación de China (AEPLCh) es entonces fundamental para preservar las líneas de comunicación marítimas que requiere para su comercio internacional. Es por ello que decidió construir una Armada moderna que le permita negar a sus potenciales adversarios el espacio marítimo en sus alrededores, pero que también que le facilite proyectar poder más allá de sus fronteras marítimas y para ello ha iniciado un programa para la construcción de portaaviones. Menciona Malena que un estudio adelantado por las autoridades chinas en el año 2003, orientado al análisis del “Surgimiento de las Potencias Mundiales” los llevó a afirmar que *“el poder nacional integral deriva principalmente del desarrollo económico, el cual es generado básicamente por el comercio exterior, actividad que debe ser protegida por una Armada Poderosa”* (s.f., p. 1).

Dentro de una estrategia agresiva, China está tratando de ampliar su área de influencia a nivel mundial. En el caso del comercio con América Latina, hay cuatro productos que importa en grandes escalas como son el petróleo, la soya, el cobre y el hierro. El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) calcula que el intercambio comercial de la China con esta parte del mundo alcanzará 500 mil

60 Pampillón, R. (2008, diciembre 19). Deng Xiaoping: padre de la reforma económica china. *Economy Weblog*. Recuperado de https://economy.blogs.ie.edu/archives/2008/12/deng_xiaoping_p/

61 Población actual de China. Disponible en <https://countrymeters.info/es/China>

millones de dólares en el año 2024⁶². Sus principales proveedores en el área son Brasil, Venezuela, Chile y Perú, teniendo entonces una necesidad imperiosa de disminuir costos en el tránsito de materias primas del Atlántico-Caribe-Pacífico y viceversa, para lo cual está muy interesado en la construcción de un canal interoceánico por el territorio de Nicaragua, esto es, más allá de sus fronteras, con un proyecto cuyo costo está por el orden de 30.000 millones de dólares, lo cual indiscutiblemente conllevará una presencia china importante en el Caribe para proteger su inversión en el canal, donde seguramente su Armada estará presente.



El segundo portaaviones chino, el 001A, en su lanzamiento al agua en el astillero de Dalian (Reuters)

Fotografía tomada de: https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2017-03-21/el-segundo-portaaviones-chino-esta-casi-listo-y-no-sera-el-ultimo_1351306/

La industria naval China está creciendo muy rápidamente, debido a que países como Tailandia, Pakistán y Bangladesh están adquiriendo en los astilleros China Shipbuilding Industries Corp. Submarinos convencionales diésel eléctricos⁶³, pero también la industria está desarrollando actualmente un nuevo tipo de submarinos silenciosos. Este año hicieron el lanzamiento del primer portaaviones

62 Exportaciones de AL hacia China se concentra en 4 materias primas. *Inventariando China*. (2016, junio 11). Recuperado de <https://inventariandochina.wordpress.com/2016/06/11/exportaciones-de-al-hacia-china-se-concentra-en-4-materias-primas-bid/>

63 China exporta más submarinos de tecnología avanzada. *Defensa Sur*. (2017, mayo 8). Recuperado de <https://www.defensasur.com.ar/index.php/asia/32-china/10097-china-exporta-mas-submarinos-de-tecnolog%C3%83%C2%ADa-avanzada>

fabricado totalmente en su país⁶⁴, el cual se unirá al Liaoning en dos años, portaaviones cuyo casco fue fabricado en la antigua Unión Soviética y completado en la China⁶⁵. Actualmente está en proceso la construcción de 4 destructores de más de 12.000 toneladas de desplazamiento⁶⁶. Ha iniciado igualmente la construcción de un buque LHD tipo 075 de 36.000 toneladas de desplazamiento con capacidad para transportar 30 helicópteros⁶⁷. En el sector de la construcción de buques para propósitos comerciales ha adelantado negociaciones para construir portacontenedores, graneleros petroleros y gaseros con inversiones cercanas a los US\$2.600 millones; este país se ha convertido muy rápidamente en el principal constructor de buques del mundo⁶⁸.

La agresiva penetración de China en los escenarios marítimos es permanente, generando tensión diplomática con diferentes Estados. Recientemente Japón denunció la invasión de buques chinos en sus aguas, cuando 4 unidades de la Guardia Costera China penetraron en las aguas territoriales de las Islas Diaoyu (Senkaku en japonés), reportando el portavoz del Ministerio de Asuntos Exteriores del Japón que buques chinos han entrado 16 veces a aguas territoriales Japonesas⁶⁹. Existe una alta tensión con los países que reclaman soberanía en el área del mar de la China Meridional como Taiwán, Filipinas, Vietnam, Brunei y Malasia, pero además, varios Estados se oponen a la construcción de islas artificiales por parte de China, quien con estas acciones reclama Soberanía⁷⁰.

64 Cervera, P. (2017, marzo 21). El segundo portaaviones chino, el Tipo 001A está listo (y no será el último). *El Confidencial*. Recuperado de https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2017-03-21/el-segundo-portaaviones-chino-esta-casi-listo-y-no-sera-el-ultimo_1351306/

65 China inauguró su primer portaaviones fabricado por completo en el país. *Defensa Sur*. (2017, mayo 1). Recuperado de <https://www.defensasur.com.ar/index.php/asia/32-china/10093-china-inauguro-su-primer-portaaviones-fabricado-por-completo-en-el-pais>

66 Avanza la construcción de los destructores chinos tipo 005. *Defensa Sur*. (2017, mayo 1). Recuperado de <https://www.defensasur.com.ar/index.php/asia/32-china/10084-avanza-la-construccion-de-los-destructores-chinos-tipo-055>

67 China inicia la construcción de un buque LHD capaz de albergar 30 helicópteros. *Infodefensa.com*. (2017, abril 11). Recuperado de <https://www.infodefensa.com/mundo/2017/04/11/noticia-china-inicia-construccion-buque-capaz-albergar-helicopteros.html>

68 Millones de dólares chinos para financiar la construcción de barcos. Recuperado de www.diariodenautica.com/millones-de-dolares-chinos-para-financiar-barcos

69 Japón denuncia "invasión" de buques chinos a sus aguas. *HispanTV*. (2017, junio 25). Recuperado de <https://www.hispantv.com/noticias/japon/345516/buques-china-patrulla-islas-senkaku-diaoyu-mar-oriental>

70 Diez minutos: tensiones en el mar de la China meridional. *HispanTV*. (2017, abril 10). Recuperado de <https://www.hispantv.com/showepisode/10-minutos/10-minutos-tensiones-en-el-mar-de-la-china-meridional/43935>

Sintetizando la Estrategia Marítima china, se puede decir que este país ha desarrollado una muy importante industria naval con la cual compite a nivel mundial, está construyendo una Armada que le permita alcanzar sus intereses expansionistas en su entorno, que le permita proyectarse en cualquier lugar del planeta para disputar el poder y proteger las líneas de comunicación para asegurar la llegada de los insumos y de los productos que alimentan su economía, que le permita el acceso a las materias primas, aun que estas se encuentren en sus antípodas. Mantendrá tensiones diplomáticas con su entorno y con otras potencias que intenten disputar su hegemonía o que le impidan lograrla, lo cual posiblemente se traducirá en incidentes navales.

Estrategia Marítima de Australia

Para el establecimiento de su Estrategia Marítima, Australia considera el entorno estratégico del país en medio de un ambiente netamente marítimo, caracterizado por extensos archipiélagos, con una gran cantidad de recursos energéticos costa afuera, con una Zona Económica Exclusiva muy amplia y con unas líneas de comunicación marítima muy importantes para el tráfico internacional (Jones, 2013, p. 183). Es así como Australia está conectada a la economía global a través de un entorno marítimo y por tanto el comercio marítimo es fundamental para su economía, bienestar y subsistencia, así como también éste es un aspecto vital para los países del área (Jones, 2013, p. 183).

En el análisis de su entorno estratégico, hacia el norte, Australia y sus principales aliados consideran de gran interés las principales rutas y nodos de tránsito del comercio marítimo de la región, como son los estrechos de Malaca y de Ormuz y la zona norte del Océano Indico, donde se ha concentrado el mayor movimiento marítimo de carga a nivel mundial, y su preocupación es mantener el libre acceso y tránsito en las rutas comerciales que cruzan estos espacios. Se alejan de los conceptos de defensa continental empleados en el siglo XX y promueven activamente la integración de una **seguridad cooperativa regional** (Jones, 2013, p. 184). Se observa por tanto

que la Estrategia Marítima establece una defensa en profundidad, viendo más allá de sus propias fronteras. Pero hacia el sur, además de las líneas de comunicación, también la Estrategia Marítima está enfocada en el apoyo a los intereses marítimos nacionales de mantener la presencia permanente en los territorios antárticos, lo cual indiscutiblemente pesa frente a las reclamaciones de este país.

De la misma forma que promueve la integración regional, Australia mantiene una importante alianza con los Estados Unidos, lo cual le brinda ciertos beneficios como preservar la paz y la estabilidad en los bienes marítimos comunes, el acceso al intercambio de inteligencia y tecnología, las facilidades para la interoperabilidad regional y el acceso a suministros militares en caso de crisis. La Estrategia de Australia adopta un enfoque marítimo y la Estrategia de la Fuerza de Defensa Australiana (FDA) busca mitigar los conflictos contribuyendo con su esfuerzo a los siguientes fines: mantenerse fuerte, preparada, estructurada y posicionada para el ejercicio de sus tareas; buscar el libre acceso y sin restricciones a los bienes marítimos comunes a nivel mundial; mantener la estabilidad en los entornos de seguridad a nivel inmediato, regional y global. Su Estrategia como Potencia Media prefiere mantener el entorno estratégico mediante cooperación internacional permanente en aspectos de interés mutuo como la seguridad marítima (Jones, 2013, p. 185).

La Estrategia Marítima australiana establece cuatro vías principales para alcanzar los fines estratégicos: **Entender y asegurar**: una posición de defensa que promueva el entendimiento y genere confianza en la región. **Defender**: una estrategia defensiva que optimice la proyección del Poder Marítimo en un contexto independiente o de coalición, para disuadir y derrotar cualquier coerción o ataque y así asegurar el acceso al comercio global y para mantener la estabilidad en la región. **Asegurar y asistir**: haciendo contribuciones sustanciales a la seguridad de la región, con la capacidad de adelantar operaciones para apoyar en los alrededores y mantener la estabilidad en los Estados de la zona norte. **Proteger**: contribuir con las tareas de protección nacional, seguridad marítima, asistencia humanitaria, socorro frente a desastres y luchar contra amenazas asimétricas.

Para implementar la estrategia marítima, las FDA deben estar estructuradas en forma equilibrada para disuadir, negar y derrotar cualquier ataque contra Australia o dentro del contexto de sus alianzas, lo cual se realiza desde tiempos de paz a través de operaciones de control en los espacios marítimos y aéreos que faciliten los movimientos de la fuerza terrestre. Buscan disminuir la probabilidad de amenazas como el terrorismo, los misiles balísticos, los ataques cibernéticos y de armas de destrucción masiva.

La tarea principal de las FDA es proporcionar unas fuerzas y unos sistemas potentes, creíbles y preparados para negar al adversario el acceso y/o la habilidad para controlar las rutas marítimas claves en la región del norte. Deben ser capaces de proyectar el suficiente poder marítimo en forma independiente o en asocio con otras alianzas para defender el territorio. El apoyo de la Organización Australiana de Defensa en el desarrollo de capacidades, poder y confianza en la región lo consideran importante para profundizar en las alianzas estratégicas con sus aliados regionales. Prevenir la inestabilidad en la región es un objetivo clave de la política estratégica australiana.



HMAS Hobart. Destructor australiano especializado en guerra anti aérea. Puesto en servicio el 23 de septiembre 2017. Construido por Navantia en los astilleros de Adelaide (Australia). Durante la ceremonia de Puesta en Servicio, refiriéndose a las amenazas que gravitan en el área, el Primer Ministro de Australia manifestó: “El ambiente estratégico en nuestra región es más incierto de lo que ha sido durante muchos años”.

Foto tomada de www.diariodenautica.com/el-futuro-hmas-hobart-se-incorporara-a-la-royal-australian-navy-el-proximo-mes

El tema general de la defensa del país abarca dimensiones físicas y políticas. La dimensión física de la FDA incluye la preparación, la presencia y la estructura de las mismas. El alineamiento de la dimensión física con la política proporciona los medios para que el gobierno pueda desplegar eficazmente el poder militar y lograr así los objetivos estratégicos. La dimensión política se puede entender como la intención y la voluntad de emplear el poder militar para el logro de los objetivos estratégicos. La postura política también incluye el compromiso de invertir para obtener los elementos físicos que requiere la defensa y las fuentes del poder nacional (Jones, 2013, p. 191).

Cuando se refieren a la preparación y estructura de la FDA, menciona que deben existir diferentes niveles de preparación y una estructura de fuerzas balanceada, que ayuden a mejorar tanto la versatilidad, como la agilidad para cumplir las tareas y que también facilite las respuestas ante riesgos estratégicos y permita adaptarse a un amplio abanico de misiones. Con una fuerza modernizada y flexible puede atender conflictos, inestabilidad regional o crisis humanitarias de grandes dimensiones. En cuanto a la presencia de la FDA, mantiene la necesidad de estar en las áreas críticas de importancia estratégica como las líneas marítimas de comercio, el área norte y ciertas áreas críticas del litoral. El alcance y la permanencia en el área de los medios marinos, aéreos y terrestres son vitales para el planeamiento, pero la presencia interna de estas Fuerzas es también necesaria para la protección de fronteras, de las rutas para el suministro de energía, para los puertos, las bases y la infraestructura energética en el mar.

La movilización y la industria son los aspectos más importantes para apoyar la capacidad de sostener e implementar la estrategia marítima, tanto durante los tiempos de paz, como frente a la inestabilidad y el conflicto. La FDA es pequeña, pero con la capacidad de expandirse por medio de la movilización frente a las amenazas. Las capacidades que debe mantener la FDA durante los períodos de paz deben ser tales que le permitan resistir presiones y mantener niveles creíbles de disuasión, así como cumplir tareas frente a conflictos de poca intensidad. Por su parte, la industria de defensa también tiene un papel muy importante que cumplir y son

tres los principales aspectos: una efectiva contribución que permita el posicionamiento, la presencia, la preparación y la estructura de las Fuerzas a través de diversos tipos de operaciones militares; la búsqueda de oportunidades de fomentar las asociaciones de capacidad estratégica en la región; y, la capacidad de esta industria para apoyar el aumento y el mejoramiento de la FDA que trae consigo la movilización (Jones, 2013, p. 192).

La Real Marina Australiana actualmente cuenta con unas 50 unidades mayores entre las cuales se cuenta con fragatas, destructores, submarinos, patrulleros oceánicos, buques de desembarco y buques de apoyo logístico, así como con un número importante de helicópteros, entre los que se destacan los de capacidades antisubmarinas. Para modernizar sus fuerzas navales en el futuro inmediato, ha emprendido un programa importante que contempla la adquisición de nuevos submarinos, fragatas y patrulleros oceánicos, entre los que se encuentra el programa de los tres nuevos destructores clase Hobart, de los cuales el 23 de septiembre 2017 se recibió la primera unidad y los otros dos estarán listos en los años 2018 y 2019, para lo cual el gobierno ha autorizado el incremento en los gastos de defensa hasta el 2% del producto interno bruto⁷¹.

Estrategia Marítima de Canadá

Nación marítima por excelencia, Canadá tiene frontera con 3 océanos (Pacífico, Atlántico y Ártico), posee la costa más larga en el planeta y sus aguas marinas son muy ricas en pesca y recursos naturales. Comparte con los Estados Unidos los grandes lagos, la mayor extensión de agua dulce, y la vía del San Lorenzo. Por su extensión es el segundo país más grande del mundo y debido a los océanos que la bañan, el comercio marítimo es vital para su economía. Ha poseído una importantísima industria pesquera y reclama un mar territorial de 12 millas náuticas. La mayor parte de las grandes ciudades de Canadá tienen acceso directo al mar y dos de sus más importantes

71 Grady, J. (2016, febrero 3). Australia Taking Long View in Defense Spending in Emerging Sub, Frigate Programs. *USNI News*. Recuperado de <https://news.usni.org/2016/02/03/australia-taking-long-view-in-defense-spending-in-emerging-sub-frigate-programs>

ciudades históricas (Halifax y Quebec) fueron fundadas con base en la lógica militar del Poder Marítimo (RCN, 2016, p.1).

Canadá y, en particular la marina de este país, han establecido como Principio del Poder Marítimo en el interés de su nación: *"Defender el sistema global en el mar y desde el mar, tanto en el país como en el extranjero"* (RCN, 2014, p. 11). Las futuras tareas de la Armada Canadiense están resumidas en tres compromisos: **Proteger** al país mediante el ejercicio de la Soberanía en aguas nacionales, ofreciendo seguridad a las vías marítimas de aproximación a norte américa y contribuyendo a la paz marítima y al buen orden en el extranjero. **Prevenir** el conflicto mediante el fortalecimiento de las alianzas y el despliegue avanzado para promover la estabilidad global y disuadir los conflictos. **Proyectar el poder** canadiense para dar forma y cuando sea necesario, restaurar el orden en el sistema global (RCN, 2016, p. 59).

La visión a largo plazo de la Armada Canadiense dentro de la Estrategia Marítima del país es presentada de la siguiente forma: Mantener una Armada estratégicamente ágil y adaptable que anticipa como puede ser el conflicto futuro, para evolucionar e impulsar los cambios de cómo se debe preparar, entrenar, equipar y organizar las fuerzas navales para las futuras operaciones. Preparar al personal como guerreros y marinos para enfrentar las futuras operaciones, entrenados como líderes y gerentes para guiar a la Armada/Fuerzas Armadas de Canadá en los ámbitos táctico, operativo y estratégico. Mantener una Flota ampliamente balanceada y efectiva en el combate, capaz de actuar independientemente en el mar y capaz de contribuir sustancialmente a las operaciones en tierra.

Dentro de los desafíos futuros, Canadá vislumbra que la Geopolítica Marítima se verá afectada especialmente por los intereses desbordados de China, quien, disputándole el poderío mundial a Estados Unidos, está tratando de ganar espacio en los denominados Mar de China sur y Mar de China este, invocando la interpretación unilateral que le da a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Estos espacios son de vital importancia pues

abarcan los estrechos de Malaca, Ormuz y Bab el-Mandab, pasos cruciales para el comercio mundial. Este tema puede generar fácilmente inestabilidad mundial.

Otro desafío visualizado por Canadá es la **atomización o difusión del Poder Marítimo**, debido al interés de algunas potencias y de poderes emergentes de alcanzar niveles muy altos en sus capacidades militares, como es el caso de los despliegues de fuerza por parte de Rusia, el interés de India o de Brasil por seguir el mismo camino o, de países de la región Asia Pacífico y del Océano Indico donde con la adquisición o fabricación de un elevado número de submarinos diésel eléctricos dotados de sistemas de armas, sensores y sistemas de propulsión muy desarrollados, tratan de ocupar el primer lugar, afectando la seguridad de la región. Considera igualmente una amenaza la existencia de vehículos sumergibles empleados por los diferentes actores del narcotráfico, pues estas capacidades también pueden ser empleadas para actos terroristas.

El **cambio climático** se convierte en otro desafío para Canadá, pues el impacto en el Ártico puede afectar especialmente su masa territorial, así como lo sucedido en el Antártico en el mes de julio de este año, cuando un iceberg de un billón de toneladas se ha desprendido en el polo sur⁷². Estos cambios afectan especialmente los ecosistemas, pero también generan consecuencias sociales que se deben atender en el futuro. El **crecimiento demográfico** es otro desafío para Canadá, ya que el incremento de población mundial es muy acelerado, afectando especialmente las poblaciones costeras, incrementando las migraciones por mar, presionando una mayor demanda de alimentos y servicios, lo cual puede generar muchos conflictos.

La **globalización** ha creado una estrecha interdependencia entre los países y la población, lo cual se traduce en normas jurídicas internacionales relacionadas especialmente con la necesidad de proteger los puntos vulnerables del sistema mundial de comercio, como son los puntos de confluencia del tráfico marítimo. La apertura a los mercados mundiales ha sido impulsador de la prosperidad, pero también ha creado vulnerabilidades significativas, como es el caso de

72 Un nuevo iceberg gigante se desprende de la Antártida. CNN. (2017, septiembre 28). Recuperado de <https://cnnespanol.cnn.com/2017/09/28/un-nuevo-iceberg-gigante-se-desprende-de-la-antartida/>

las torres gemelas de Nueva York. El lado oscuro de la globalización incluye el tráfico de seres humanos, las drogas, la proliferación de armas de destrucción masiva y los posibles ataques contra la infraestructura de puertos, como lo menciona el análisis canadiense.

Este análisis encuentra otros dos desafíos a los cuales deben hacer frente: los **Estados fallidos** y los que posiblemente puedan fallar, donde se están encontrando con implicaciones de cambios masivos en las diferentes dimensiones humanas como son los aspectos sociales, culturales, tecnológicos, económicos y demográficos. La generación de violencia e inestabilidad en algún país puede permear las fronteras y afectar la seguridad en el territorio. De otra parte, los avances en **la tecnología** continúan cambiando los medios y los métodos de la guerra. Las tecnologías de la información y las redes sociales pueden empoderar a los individuos y a actores no estatales en relación con el Estado. El ciber dominio presenta unas grandes ventajas, pero también grandes vulnerabilidades frente al delito. Las ventajas en tecnología que las Armadas del mundo occidental han mantenido por mucho tiempo se verán reducidas por los avances en otros países, lo cual afecta las operaciones marítimas, complica el planeamiento y afecta la interoperabilidad en el mar.

Dentro de las **oportunidades** que a futuro se observan por parte de la Armada Canadiense está el tema de la **seguridad global**, representada por el interés de incrementar la seguridad frente a los bienes marítimos comunes, actitud fortalecida por el fortalecimiento en el campo de la **cooperación estratégica**; esto se ha visto particularmente en la cooperación internacional contra la piratería. De igual forma se tiene como ejemplo el establecimiento del "Código para encuentros no planificados en el mar", documento que fue firmado en 2014, durante el Simposio Naval del Pacífico Occidental, muy similar al firmado durante la Guerra Fría por Estados Unidos y la antigua Unión Soviética, para reducir la posibilidad de eventos de fuerza por parte de fuerzas navales (Jones, 2016, p. 9).

Se prevé que habrá **nuevas oportunidades** para las asociaciones marítimas orientadas a mejorar las capacidades en seguridad marítima de los Estados costeros y habrá nuevos incentivos para combatir la delincuencia en el mar. Se incrementará **la cooperación** para establecer

respuestas internacionales eficaces a un número cada vez mayor de amenazas y desafíos marítimos. Se genera una **mayor comprensión** acerca de que los mares están ambientalmente en riesgo, lo cual favorecerá que los Estados costeros y la comunidad internacional mejore el cuidado de estas aguas, que igualmente se están afectando por explotaciones irregulares de los recursos oceánicos.

Para mantener las actuales ventajas estratégicas que posee Canadá frente a los futuros desafíos, el Concepto Estratégico del Poder Marítimo será implementado por tres vías: Con una **Armada estratégicamente ágil y adaptable** que anticipe cómo evolucionará el conflicto, impulsando cambios en preparar, capacitar, equipar y organizar las fuerzas navales para las futuras operaciones. **Preparando al personal** de forma tal que puedan enfrentar las complejidades y los desafíos de las futuras operaciones y capacitándolos para liderar en los niveles estratégico, operacional y táctico a los componentes de las Fuerzas Armadas. Manteniendo unas **fuerzas ampliamente equilibradas y eficaces en el combate**, capaces de actuar independientemente en el mar y con capacidad de contribuir sustancialmente a las operaciones en tierra (Jones, 2016, p. 33-34).

Según el análisis canadiense, el concepto de contar con una Armada ágil y adaptable debe ser el sello que identifica a la institución naval, observando varios aspectos claves: **Visión estratégica**, que le permita interpretar alertas sobre las intenciones de los potenciales enemigos, las preparaciones para la guerra, los cambios en políticas y los avances en capacidades militares de los mismos. **Alianzas y relaciones estratégicas**, manteniendo las antiguas alianzas y estableciendo nuevas relaciones con armadas de países localizados en sus áreas de interés. **Interoperabilidad**, relacionado con la asociación estratégica que le permita operar con sus aliados en los niveles tácticos, técnicos y doctrinales. **Integración total**, lo cual le permite abordar los desafíos frente a la defensa y la seguridad tanto en el país como en el extranjero. **Capacidad industrial marítima nacional**, ya que se considera que una organización tecnológicamente desarrollada como la Armada no puede ser ágil sin contar con una

base industrial robusta, especialmente porque los modernos buques de guerra cuentan con las más avanzadas tecnologías, lo cual será desarrollado por medio de la Estrategia Nacional de Construcciones Navales (NSS, National Shipbuilding Strategy) (Jones, 2016, p. 11). La innovación tecnológica, doctrinaria, en el material naval y en las organizaciones de apoyo son también piezas fundamentales para el logro del Concepto Estratégico canadiense.

La actual Armada canadiense está organizada para adelantar tres líneas de operaciones: **mantener la defensa y seguridad** de su propio territorio en los tres océanos que la circundan; **mantener el despliegue** para las operaciones continentales e internacionales; y para **mantener el alistamiento de un grupo de tarea** que pueda enfrentar cualquier contingencia que se presente. El material está compuesto por submarinos, como arma de disuasión estratégica; por buques de superficie tipo fragata o destructor, que como todas las Armadas de potencias medias son la espina dorsal de sus operaciones; helicópteros marítimos de excelentes capacidades, operados por personal de la Fuerza Aérea Canadiense; aviones de patrullaje marítimo, también operados por la Fuerza Aérea Canadiense; buques de apoyo logístico, que permiten la autonomía de la flota en las operaciones alrededor del mundo; buques de patrullaje, equipados especialmente para vigilancia costera, patrullajes de Soberanía y tareas de operaciones contra minas, así como herramienta fundamental en las operaciones anti drogas; y las embarcaciones de entrenamiento.

Para enfrentar los desafíos en seguridad y defensa de las próximas décadas, la Armada de Canadá, además de su papel en apoyo a las operaciones conjuntas desde el mar y su contribución a la acción conjunta en tierra, consideran que deben estar mejor equipados para adelantar operaciones en el Ártico, para apoyar operaciones de paz, para ofrecer ayuda humanitaria y apoyos desde el mar ante desastres. Para ello, su flota de altamar o "blue-water navy" debe reunir ciertas características como estar **balanceada** en buques, submarinos, aeronaves y vehículos autónomos que le permitan operar en sus aguas y en el extranjero; **eficiente en combate** a través de todas las disciplinas de la guerra naval; **multipropósito** que permita operar con todos sus aliados; **capacidades árticas** para operar en

los tres océanos; **desplegable en todo el mundo** con unidades que independientemente puedan cruzar los océanos; **posición de avanzada** que permita su despliegue a cualquier área de interés; con capacidad de **sobrevivencia** ante cualquier daño significativo; **ágil y adaptable** dotada de un código de valores.



HMCS Calgary, buque de la clase Halifax, fragatas diseñadas y fabricadas en Canadá. Se construyeron 12 unidades de este tipo, las cuales se consideran la columna vertebral de la Real Armada Canadiense (RCN).

En el año 2015 se inició un plan de modernización de estas unidades por un costo de 4 billones de dólares.

Foto tomada de: www.navy-marine.forces.gc.ca/cn/fleet-units/frigates-home.page

Para el cumplimiento de su misión y la contribución a la Estrategia Marítima, la Real Armada Canadiense (RCN) inició desde finales del año 2014 el más importante programa de modernización y renovación de su flota en tiempos de paz, el cual incluye la modernización de 12 fragatas tipo HMCS Halifax, la adquisición de tres nuevos tipos de unidades tales como buques de patrullaje en el Ártico, buques de combate de superficie, buques de apoyo conjunto y la integración de nuevas aeronaves marítimas; el gobierno ha previsto un presupuesto para estos propósitos que sobrepasa los 36.6 billones de dólares⁷³.

⁷³ RCN begins transition to the future fleet. *Royal Canadian Navy*. (2014, noviembre 4). Recuperado de <http://www.navy-marine.forces.gc.ca/en/news-crowsnest/crowsnest-view.page?doc=rcn-begins-transition-to-the-future-fleet/ilpgme1j>

Estrategia Marítima de Japón

Japón, al igual que Gran Bretaña o Australia, por su característica geográfica insular, necesariamente tiene que desarrollar un poder marítimo importante y, consecuente con ello establecer una clara Estrategia Marítima, especialmente considerando lo dispuesto en el lema nacional "Paz y Progreso", que significa sencillamente el mantener una disuasión creíble para enfrentar exitosamente las amenazas y mantener la paz, así como contribuir a favorecer una economía saludable para el bienestar económico del país.

Este Estado tiene una gran dependencia externa de recursos naturales y de materias primas, especialmente de recursos energéticos, lo cual implica que el uso del mar es vital para la supervivencia del país. A medida que Japón se enfrenta a la expansión y a la gran presencia China en la región asiática y en el Pacífico, a los intereses de éste en el mar de China Oriental y su acelerada modernización militar y naval, así como a la galopante amenaza de Corea del Norte con sus nuevas capacidades nucleares, implica que Japón debe fortalecer la estrategia marítima para contribuir al logro de sus Intereses Nacionales.

A la finalización de la Segunda Guerra Mundial y la consecuente rendición de Japón (15 agosto 1945), fueron muy importantes las limitaciones impuestas por Estados Unidos a este país en el campo militar. Japón decidió entonces integrarse bajo la sombrilla de seguridad que ofrecían los Estados Unidos en la región del Asia Oriental y empleó sus capacidades para fortalecer su desarrollo industrial. Bajo la supervisión y el apoyo americano, el Japón avanzó en la modernización y crecimiento de su marina, a la cual designó como Fuerza Marítima de Autodefensa (JMSDF), mostrando así una estrategia marítima defensiva e impulsó el fortalecimiento de su poder económico y comercial, bases de la potencia marítima asiática en que buscaba convertirse. En la actualidad Japón ha fabricado buques portahelicópteros tipo JS Izumo DDH 183, con capacidad de transportar aeronaves de despegue vertical como V-22 Osprey o F-35B Lightning⁷⁴, avión de combate de quinta generación.

74 Japan's maritime Strategy. *Weapons and Warfare*. (2016, diciembre 2). Recuperado de <https://weaponsandwarfare.com/2016/12/02/japans-maritime-strategy/>



Porta helicópteros japonés integrante de la JMSDF JS Izumo DDH 183. Segunda unidad de este tipo recientemente construido en los astilleros de Yokohama y colocado en servicio el 25 de marzo de 2015. Fotografía tomada de Japan's Maritime Strategy. www.weaponsandwarfare.com/22016/12/02/japans-maritime-strategy

La caída del Muro de Berlín (9 de noviembre 1989) y la desintegración de la Unión Soviética, produjeron cambios muy importantes en el mundo. Japón se vio afectado con la reorientación de los intereses de los Estados Unidos en la región asiática, dando estos prioridad al Medio Oriente, principalmente por la protección que requería el petróleo, elemento vital para la subsistencia de esta superpotencia; al cambiar las prioridades americanas, Japón dejó de beneficiarse con las condiciones preferenciales que tenía en el comercio con EE.UU. y la Fuerza Naval Americana, que mantenía una gran presencia en el área, disminuyó su despliegue, lo cual implicaba que ya no era suficiente contar con este nuevo dispositivo para contribuir a la protección de los intereses japoneses en la región. Esto motivó el continuo crecimiento de la JMSDF, lo cual a su vez formaba parte de la estrategia americana que busca contener el crecimiento de China y su influencia en la región.

La estrategia marítima de Japón, abordada en el Programa de Defensa Nacional de 2005 (DPG), estaba condicionada por sus necesidades económicas y de seguridad, así como mantenía el concepto del apoyo externo de los Estados Unidos ante cualquier

amenaza, gracias a su alianza con este país. En su momento "El DPG estableció tres objetivos de seguridad: Prevenir amenazas externas que afecten a Japón; Contribuir a mejorar la seguridad internacional a fin de evitar que surjan amenazas; y Contribuir a la paz y estabilidad mundiales y a la seguridad humana". Es importante anotar que recientemente Japón ha buscado establecer otras alianzas de cooperación en su vecindario, especialmente con Australia, Corea del Sur y la India, países con los cuales existen algunos intereses estratégicos similares.

En los DPG de 2010 y 2011 se observa que Japón considera finalizada la amenaza nuclear generada por la Guerra Fría, siendo China y Corea del Norte el centro de sus preocupaciones, pero con los lanzamientos de misiles de Corea del Norte en agosto y septiembre de 2017, posiblemente la amenaza nuclear ocupe nuevamente el primer plano en los análisis estratégicos de Japón⁷⁵. Por otra parte, se observa que Japón está en vías de construir una fuerza armada de mayores capacidades, lo cual deja de lado la típica estrategia defensiva, por otra estrategia que refuerce aún más la disuasión ante sus potenciales oponentes, concepto que se robustece con la intención nipona de ocupar un papel internacional más notable.

La JMSDF es la fuerza militar más importante del Japón porque protege las líneas de comunicación marítimas de las cuales depende el país para su bienestar económico. El entorno Geopolítico de este país se despliega en tres semicírculos concéntricos que se extienden hacia el exterior de sus principales islas; el primer anillo cubre la región del mar Oriental de China, el mar de Japón, parte del mar Amarillo y el norte del Océano Pacífico Norte y, el objetivo es ofrecer seguridad ante cualquier ataque a las islas, así como proteger las líneas de comunicación que transportan los recursos y las materias primas y de otra parte dar seguridad a la exploración, explotación y protección a los recursos minerales del área.

El segundo anillo abarca especialmente el mar de China Meridional, por el cual pasa casi el 90% de los bienes que llegan a

75 Corea del Norte lanza un misil que sobrevuela Japón y cae en el Pacífico. *El País*. (2017, agosto 28). Recuperado de <https://www.elpais.com.co/mundo/corea-del-norte-lanza-un-misil-que-sobrevuela-japon-y-cae-en-el-pacifico.html>

Japón y es un área en la cual su principal adversario, China, tiene grandes intereses. El tercer anillo, que llega hasta el verdadero límite del entorno estratégico de Japón, exige que existan capacidades navales de largo alcance, tema sobre el cual están trabajando actualmente. Japón posee capacidades estratégicas navales muy importantes como plataformas submarinas y antisubmarinas y sistemas muy desarrollados para protección contra misiles balísticos y en 2016 con sus 155 unidades a flote era una de las armadas más importantes del mundo y la segunda en tamaño entre las armadas asiáticas, haciendo referencia a su tonelaje⁷⁶

En términos generales se tiene que la estrategia marítima japonesa está diseñada primariamente para ofrecer seguridad territorial a su país contra cualquier ataque, para proteger sus recursos y las líneas de comunicación marítima regionales, pero también para protegerse contra el empuje marítimo de China, contra la amenaza nuclear de Corea del Norte, las amenazas del terrorismo, la piratería y la proliferación de armas de destrucción masiva. De otra parte, la JMSDF debe estar preparada para cumplir con las responsabilidades que han sido acordadas en el Tratado de Defensa Mutua con Estados Unidos, en un entorno regional cada vez más complejo e incierto.

Estrategia Marítima de Singapur

Sin lugar a dudas la República de Singapur, considerada como ciudad-Estado, es un país conformado por varias islas, independizado de Gran Bretaña en 1965, con una extensión reducida de 699 km² y apenas 6 millones de habitantes, con muy escasos recursos naturales; pero hoy en día es un claro ejemplo del progreso y rápido desarrollo, convirtiéndose en el país más próspero de Asia y del mundo⁷⁷, llegando a convertirse en lo que llaman algunos analistas “un milagro económico”. Es una Nación marítima que debido a su situación privilegiada en el corazón de Asia y en el extremo este del

76 List of active Japan Maritime Self-Defense Force ships. (sin fecha). En Wikipedia. Recuperado el 31 de agosto de 2019. https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_active_Japan_Maritime_Self-Defense_Force_ships

77 Singapur: qué está haciendo el país más caro del mundo para convertirse en el más inteligente. *BBC*. (2017, febrero 7). Recuperado de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-38894741>

Estrecho de Malaca, así como a sus características geográficas, está obligada a jugar un papel muy importante en la seguridad de las líneas de comunicación marítimas de este estrecho y por consiguiente a la protección de los buques que transportan elementos vitales esenciales como alimentos, energía y suministros que contribuyen al crecimiento de su Nación y abastecen a muchos países en el mundo.

Cuando se han preguntado sobre cuál es el secreto del éxito de Singapur⁷⁸, varias razones han sido esgrimidas, pero la mayor parte de estas están ligadas a la posición estratégica del país, al desarrollo de una buena infraestructura, a la excelente preparación de su gente, al progreso basado en la meritocracia⁷⁹, al considerar el capital humano como una ventaja competitiva, a un sistema judicial justo y transparente, al abrir oportunidades para todos, a un sistema legal fuerte y confiable para atraer inversionistas y profesionales, a unas leyes estrictas, a unas penas judiciales que desestimulen el crimen, al combate frontal a la corrupción, a los buenos salarios que impidan la corrupción, a unas estructuras gubernamentales eficientes, pero tal vez lo más importante es la conciencia nacionalista de todos sus habitantes para hacer de su ciudad-Estado un lugar próspero, reconociendo sus debilidades y aprovechando sus fortalezas, como es el caso del mar.

Los diferentes analistas indican que Singapur es líder en aspectos como la salud, la educación y la competitividad económica y que en esta ciudad todo gira alrededor de la tecnología, llevando una importante ventaja en estos temas frente al resto del mundo. Hay aspectos de su economía que sobresalen, como es el caso de la industria de la construcción naval donde se generan varios miles de empleos directos, se reparan anualmente varios centenares de embarcaciones y se construye un número de buques que supera las 100 unidades por año. Lidera en química, electrónica, refinamiento de petróleo y los servicios financieros que cubren miles de empleos.

78 De pantanos a rascacielos: los secretos del fantástico éxito de Singapur. *BBC*. (2015, agosto 9). Recuperado de https://www.bbc.com/mundo/noticias/2015/08/150807_finde_economia_exito_singapur_lv

79 Sistema de gobierno en el cual el poder es ejercido por las personas más capacitadas.

Esta ciudad-Estado ve transitar por su puerto aproximadamente 350 buques diarios⁸⁰, lo cual a todas luces indica la importancia del mar para su sustento, desarrollo y supervivencia; por consiguiente, la Armada tiene una gran responsabilidad para proteger y defender su nación. Esta institución, cuyo lema dice *“Defender nuestro día a día significa estar listo para todo. Es por eso que nuestros barcos están siempre preparados: para que puedan salvaguardar nuestros días”*, establece perfectamente su visión estratégica en la Misión, la que se inicia reconociendo que este país es una nación marítima, y dice: *“La Armada de la República de Singapur es la primera línea de defensa de nuestra Nación. Protegemos las líneas de comunicación marítimas de Singapur y contribuimos a la paz y seguridad regional”*⁸¹. Desde el punto de vista de la Estrategia Marítima, este país claramente ha definido su alcance.

Las fronteras y el vecindario de Singapur son marítimos y por ello la Armada establece que el mar es la línea de vida de su país, así como el enlace al mundo exterior. Que ellos como nación marítima confían en la libertad de acceso al mar para efectos de su prosperidad y que dependen de las rutas marítimas para garantizar el suministro diario e ininterrumpido de todos los artículos de primera necesidad para su subsistencia. Y afirman claramente que la seguridad de Singapur, su supervivencia y su éxito están totalmente vinculados al mar.

Para Paul Pryce (2016) Singapur posee una de las Armadas más fuertes del sudeste asiático y aunque nunca ha publicado una Estrategia Marítima formal o una estrategia nacional de seguridad, cuenta con capacidades que, de acuerdo con Swee Lean Collin KOH (2012), en su artículo *“Buscando equilibrio: proyección de fuerza, construcción de confianza y la Armada de la República de Singapur”*, la Armada de Singapur ha evolucionado en su concepto estratégico de “negación del mar” (sea denial) al de “control del mar” (sea control), lo cual se ve apuntalado con la ejecución de tres proyectos estratégicos: la capacidad submarina que garantiza la

80 Carzoglio, L. y Marinaro, S. (2018, abril 29). El “milagro” de Singapur: de desastre ambiental a ciudad verde. *Clarín Viva*. Recuperado de https://www.clarin.com/viva/milagro-singapur-desastre-ambiental-ciudad-verde_0_HkyX-U0nz.html

81 Our Mission. Republic of Singapur. We are Sons and Daughters of the Sea: what it means to be part of the maritime force. Recuperado de https://www.mindef.gov.sg/oms/navy/Our_Mission.HTM

proyección de fuerza y la adquisición de inteligencia más allá de las aguas de Singapur, lo cual realiza con 4 submarinos diésel eléctricos de origen sueco y espera adquirir cuatro submarinos alemanes tipo 218 dotados de sistema AIP (Independiente de aire) para reemplazar los más viejos.

Un segundo programa conformado por la adquisición de seis fragatas misileras tipo fragata francesa Lafayette, clase Formidable RSS 69, lo que le permite fortalecer la capacidad de combate en aguas azules, sumando a las seis unidades tipo corbeta misilera de la clase Victoria de 530 toneladas que fueron adquiridas a Alemania en los años 90, a los ocho buques de misión litoral de 1.200 toneladas, a los diez patrulleros clase Fearless de 500 toneladas, a los cuatro buques de desembarco de 6.000 toneladas tipo LST y por último, la construcción en su propio país de 4 unidades de apoyo logístico tipo LPD (Landing Platform Docks), adquiriendo así una importante capacidad de transporte marítimo estratégico (strategic sealift). Para Pryce, KOH plantea que esta Armada ha mostrado que su mayor empleo se da en cumplimiento de funciones de apoyo humanitario como ha sido la colaboración en respuesta a tsunamis y terremotos, así como la lucha contra la piratería y sus acciones en búsqueda y rescate.



Fragata de la Armada de Singapur de la clase Formidable. Unidad polivalente furtiva. 3.200 tons de desplazamiento. Una unidad construida en Francia y 5 en Singapur. Misiles Harpoon Sup-Sup.
Foto tomada de: https://mindef.gov.sg/oms/navy/Our_ship_s.HTM

Aunque Singapur cuenta con un Ejército de Tierra muy numeroso, excelentemente dotado y entrenado, con una reserva de personal muy amplia y lista para operar, así como posee una Fuerza Aérea que cuenta con gran cantidad de aviones de combate tipo F15 y F16, e igualmente está dotada con modernos y numerosos helicópteros y aviones de transporte, sobre la Armada recae una inmensa responsabilidad en la defensa del país. Como se ha podido observar, la Armada de Singapur, dentro de su planeamiento estratégico, se encuentra desarrollando un programa de modernización y expansión lento, pero avanzado, sin entrar dentro de una carrera armamentista, aunque en su vecindario se han escuchado voces que critican el fortalecimiento de estas fuerzas.

Aun cuando no se conoce un documento de la Estrategia Nacional de Seguridad, Singapur si cuenta con una estrategia de Ciberseguridad, la cual fue establecida en 2016 y se sustenta en cuatro pilares: Fortalecer la capacidad de recuperación de la infraestructura de información crítica; Movilizar a las empresas y a la comunidad para que el ciberespacio sea más seguro al contrarrestar las amenazas cibernéticas, combatir el cibercrimen y proteger los datos personales; desarrollar un ecosistema de seguridad cibernética que incluya recurso humano calificado, compañías avanzadas tecnológicamente y desarrollo de investigación; e Intensificar alianzas internacionales para combatir amenazas transnacionales⁸².

Estrategia Marítima de Colombia

Durante las últimas décadas se ha incrementado en Colombia, tanto a nivel gubernamental, como a nivel académico, el interés sobre los temas relacionados con el mar; a colocado al Vicepresidente de la República al frente la de Comisión Colombiana del Océano (CCO), órgano intersectorial que asesora al gobierno en materia de políticas oceánicas para el desarrollo sostenible de los mares y sus recursos. En concordancia con las necesidades del país y con

82 Singapore's Cybersecurity Strategy. *CSA Singapore*. (2016, octubre 10). Recuperado de <https://www.csa.gov.sg/news/publications/singapore-cybersecurity-strategy>

su responsabilidad social se publicó en el año 2017. La Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC) donde se establecieron lineamientos y un Plan de Actividades que entrelazan a las instituciones con alguna responsabilidad en asuntos del mar.

Colombia, país bioceánico con un territorio marítimo de 928.660 kilómetros cuadrados y 15.000 kilómetros de ríos⁸³, publicó en el año 2018 la Estrategia Marítima Nacional (EMN) denominada "*Estrategia Marítima Nacional para una Colombia Azul*" en la cual se establece que el mar no es un recurso más con el que cuenta el país, sino que lo considera como un sistema que adecuadamente administrado contribuye a catapultar el éxito de la Nación. El enfoque general está orientado al mantenimiento de la Soberanía y la seguridad, al control de las actividades marítimas, a la preservación del medio ambiente marino, a la investigación científica y a la administración y desarrollo de la zona costera.

La EMN vista desde la óptica de la Armada Nacional generó el diseño de una estrategia pentagonal que abarca cinco grandes áreas: Defensa y Seguridad Nacional; Seguridad Integral Marítima y Fluvial; Contribución al Desarrollo Integral del país; Seguridad Ambiental y Proyección Internacional. Para la puesta en acción de esta estrategia cuatro instituciones ligadas a la Armada armonizan sus esfuerzos y dinamizan temas del sector: La Armada que representa el Poder Naval y su contribución al desarrollo del Poder Marítimo; La Dirección General Marítima (DIMAR) constituida como la autoridad marítima nacional; la CCO y otras 17 entidades que articulan sus esfuerzos y asesoran al gobierno central en materia de políticas del océano y de los espacios costeros y, la Corporación de Ciencia y Tecnología para el desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial (COTECMAR) como impulsadora del crecimiento tecnológico de la industria naval del país.

Para el establecimiento de la EMN la Armada considera el entorno estratégico del país a nivel global y a nivel regional. En el ámbito global resaltan la importancia del mar como vía

83 De Cherissey, E. (2018, abril 12). Insight: Colombian Navy strengthens diving capabilities. *Shepherd*. Recuperado de <https://www.shepherdmedia.com/news/imps-news/insight-colombian-navy-strengthens-diving-capabili/>

de comunicación, generador de empleo, fuente de recursos y herramienta imprescindible de bienestar para los pueblos. Ante los riesgos y amenazas de escenario marítimo internacional consideran la importancia de contar con una Marina de Guerra y/o Cuerpo de Guardacostas, como lo poseen unas 160 naciones. El espectro de estas amenazas lo enmarcan en tres entornos: entorno de la naturaleza, entorno humano y entorno de organización. Para el primero se consideran los huracanes, tsunamis y fenómenos similares. Para el segundo se relacionan actividades criminales como el narcotráfico, terrorismo, contaminación del medio marino, y para el último, se tienen en cuenta amenazas en relación directa con la gestión deficiente y las graves consecuencias de la corrupción.

Otras amenazas adicionales en el escenario global están relacionadas directamente con la afectación a la Soberanía e integridad del país, como es el caso cuando naciones limítrofes muestran intenciones de apoderarse de territorio marítimo mediante truculentas estratagemas jurídicas, o la amenaza de potencias extranjeras que desean explotar ilegalmente los recursos de las aguas jurisdiccionales. A estas amenazas se suman la piratería, las amenazas a las líneas de comunicación marítima, las cibernéticas y otros desafíos presentados por el calentamiento global y el cambio climático, así como la mayor demanda de alimentos debido al rápido crecimiento de la población mundial.

A nivel regional consideran amenazas como el crimen transnacional representado por las actividades ilegales relacionadas con el narcotráfico, el tráfico de armas, la migración ilegal, el contrabando, el transporte de desechos tóxicos y nucleares, el terrorismo, la pesca ilegal; pero también citan la inestabilidad política en la región, los colapsos de economías estatales y los graves problemas sociales y de derechos humanos, especialmente en Venezuela y Nicaragua. Incluye también el tema de límites fronterizos por definir y los fenómenos naturales que con frecuencia afectan la región. También consideran otros retos puntuales como los Tratados de Libre Comercio, el desarrollo minero energético costa afuera y el patrimonio cultural sumergido.

Para la Armada su Objetivo Principal en la EMN es el fortalecer el Poder Marítimo Nacional mediante el desarrollo de líneas de acción que permitan el logro de los Intereses Marítimos y junto con otras instituciones contribuir a que el país se convierta en una Potencia Media Oceánica y se consoliden sus capacidades marítimas y navales con proyección hemisférica (ESDEGUE, 2018, p.35). Los Objetivos Prioritarios están orientados a proteger la Soberanía y la integridad territorial; a contribuir al progreso de las poblaciones relacionadas con el mar; a fortalecer la Conciencia Marítima nacional; a consolidar la seguridad integral marítima nacional; a cooperar a nivel nacional e internacional para la protección de los océanos; estimular la investigación marina; a promover la industria naval y marítima e impulsar la marina mercante, entre otros.



Flotilla de submarinos oceánicos de ataque de la Armada de Colombia tipo U 206 A y U 209 fondeados en la Bahía de Cartagena. Julio 2018.
Foto tomada por el autor.

En el análisis de Capacidades y Oportunidades la Armada considera especialmente quince puntos de los cuales se resaltan: ser una Nación bioceánica dotada de muchos recursos naturales, con una ubicación geográfica excepcional en los nodos de conectividad marítima de dos océanos, el incremento de la capacidad portuaria nacional, de la exploración y explotación de los recursos marinos, de las actividades de pesca y turismo náutico, la existencia de la

Política Nacional del Océano, el contar con un importante recurso humano altamente capacitado, las mejoras en la Seguridad Integral Marítima y Fluvial, el empleo dual de medios navales para mantener la Soberanía y seguridad, pero también en apoyo al desarrollo socio económico del país, la innovación para lograr autosuficiencia tecnológica en la industria naval, la proyección internacional en las operaciones navales y la evolución en la estrategia de la lucha contra el narcotráfico y la visión existente de convertir al país en una potencia oceánica y a la Armada en una fuerza de tamaño medio con proyección regional.

En cuanto a las amenazas y riesgos, considera de una parte las que afectan la soberanía y la seguridad nacional, como el tráfico ilícito de narcóticos, de armas y explosivos, la inmigración ilegal, la trata de personas, el empleo del mar para fines terroristas, la permeabilidad de las fronteras, la inestabilidad política regional, las controversias sobre espacios marítimos, la exploración y explotación ilegal del patrimonio cultural sumergido y la llegada de nuevos actores extra regionales al área.

Otros riesgos están representados por causas naturales que afectan la seguridad y el bienestar de los ciudadanos como son el aumento en el nivel del mar por el cambio climático, los tsunamis, terremotos, inundaciones, erosión costera y huracanes. En cuanto a los que afectan los recursos marítimos consideran la disminución de las especies vivas marinas, los incidentes que se presentan durante actividades de explotación minera, pesquera, de la industria petrolera y de otras actividades que se desarrollan en forma industrial, así como la disposición de desechos tóxicos y nucleares.

En cuanto a las líneas de acción estratégicas por parte de la Armada para el logro del Objetivo Prioritario de proteger la soberanía y la integridad territorial, resaltan la necesidad de contar con los medios, los recursos y las capacidades que les permitan cumplir su misión y contribuir así al logro de la influencia estratégica del país en regiones de interés. Para ello debe realizar permanentemente operaciones en cinco dimensiones, desde el fondo del mar hasta la superficie, en el espacio aeronaval, en la superficie del mar, en la porción terrestre asignada y en dominio cibernético, operaciones

tendientes a disuadir cualquier intento de agresión, a mantener el orden constitucional y para poder influir sobre soluciones pacíficas en diferentes crisis, manteniendo el precepto de que si la disuasión no es efectiva, el Poder Naval debe adelantar operaciones de combate que derroten las intenciones de cualquier agresor.



Buque tipo Patrullera de Costa (CPV) Coastal Patrol Vessel.
ARC Punta Espada con número de casco 146. Unidad diseñada
y construida por la Armada Nacional de Colombia y COTECMAR. 2015.
Foto tomada de: <https://twitter.com/armadacolombia/status/566058586561069057>

En el tema relacionado con los medios y las capacidades de la Armada, esta institución ha preparado el Plan 2030, mediante el cual buscan mantener las capacidades operacionales y lograr el diseño y construcción de fragatas tipo PES (Plataforma Estratégica de Superficie) en sus astilleros COTECMAR; han manifestado igualmente, la necesidad de fortalecer el potencial en guerra anfibia y defensa de costas, así como recuperar la capacidad de apoyo logístico en el mar. Consideran la construcción de otras unidades tipo OPV (Ocean Patrol Vessel) y de algunas tipo CPV (Coastal Patrol Vessel), así como incrementar el número de unidades fluviales tipo PAF pesadas (Patrullera de Apoyo Fluvial) y de lanchas tipo LPR (Lanchas Patrulleras de Río), además de la adquisición de vehículos anfibios⁸⁴.

84 De Cherisey, Erwan. Ambición Renovada. La Armada colombiana navega hacia una nueva era. Construcción de buques y modernización. Jane's Navy International. Mayo 2018



CAPÍTULO V

POTENCIA MARÍTIMA

“Quien domina el mar domina la tierra”

Temístocles (525-460 a.C.)

Generalidades

La actual dinámica de los océanos y la gran actividad humana que se observa en sus alrededores muestran el inmenso valor que representa para un país, en el escenario vecinal, hemisférico o mundial, el empleo racional de sus aguas, de sus costas, de sus facilidades portuarias o de sus recursos, así también como la seguridad que se percibe y se disfruta para quienes transitan por ellas; mientras mayor sea el territorio marítimo de un Estado, mayor es su responsabilidad frente a su propia comunidad para desarrollar sus potencialidades e incrementar sus capacidades a fin de incorporar el mar al progreso y bienestar de la nación, haciendo de este objetivo nacional un pilar para alcanzar la estatura político estratégica que la visión de sus dirigentes haya señalado.

Bajo la sombrilla de la Globalización, muchos países poseedores de grandes recursos naturales o, en ausencia de estos, pero con una gran capacidad industrial y tecnológica para transformarlos, apoyados en la voluntad política de sus dirigentes y poseedores de una bien cimentada Conciencia Marítima, han emprendido el camino que les señala la estrategia nacional para poderse situar en una posición ventajosa frente a los escenarios marítimos y fluviales, buscando alcanzar el pleno desarrollo en este campo, que apoyado

por el adecuado empleo de su propia realidad geográfica, logre beneficios para su país y por consiguiente para sus ciudadanos.

El mundo moderno tiene una amplia dependencia de las vías de comunicación marítima, bien sea para la exportación en grandes volúmenes de sus productos o para la llegada de las materias primas que serán transformadas y posteriormente consumidas o exportadas, así como por el tránsito permanente de petróleo, carbón y gas, motores de la energía mundial e influyentes factores de la economía. La mayor parte de las naciones tienen acceso directo al mar y, aún aquellas que por su localización geográfica no poseen la suerte de contar con costas marítimas, tienen una importante relación con el mar. Todo lo que afecte la seguridad en el mar, indiscutiblemente afectará de una u otra forma a todos los países.

La seguridad de las aguas marítimas jurisdiccionales, al igual que en las zonas de alta mar y más particularmente en los puntos de confluencia de las vías de comunicación marítima, como los estrechos o los canales interoceánicos, depende de la presencia permanente de unos medios navales y/o de Guarda Costas disuasivos que desmotiven a quienes intenten ejercer acciones delictivas como la piratería. De igual forma, para neutralizar otro tipo de actividades ilegales como el contrabando, el tráfico de personas o el tráfico de drogas, se requiere la presencia permanente de medios navales que permitan el ejercicio legítimo de la autoridad nacional o la muy deseada contribución internacional, especialmente para combatir delitos transnacionales.

Dependiendo de las capacidades económicas del Estado costero, de la voluntad y del interés político de sus dirigentes, de la extensión de sus costas y más particularmente del nivel de dependencia que tenga el país de sus mares y de sus grandes cuencas fluviales, se contará con una fuerza naval y/o de guardacostas proporcional a sus recursos e intereses nacionales, para proteger su Soberanía, para ofrecer seguridad a su país y para enfrentar con éxito los diversos desafíos a que está expuesta actualmente la sociedad y sus fuerzas de seguridad.

Dimensión geoestratégica de los Estados

Como lo afirma el Libro Blanco de Ecuador⁸⁵, la época actual está caracterizada por cambios muy importantes en el ambiente geoestratégico mundial, especialmente influenciados por el denominado proceso de Globalización, donde se han establecido nuevas dimensiones estratégicas, las cuales evolucionan en forma permanente y afectan no solo la valoración de las capacidades, adelantos y niveles de poder de los Estados, sino que influyen notablemente en la misma vida de las instituciones, de las poblaciones y a la larga, de los mismos Estados.

Para valorar geoestratégicamente un Estado generalmente se seleccionan variables que están directamente relacionadas con la seguridad, la economía y el nivel de desarrollo técnico científico del país, así como también se tienen en cuenta factores geográficos y de población. El análisis del campo militar ocupa una parte muy importante de la valoración, especialmente cuando ciertas naciones se encuentran inmersas en una carrera armamentista que influye indiscutiblemente en el equilibrio de la balanza de poder o más claramente en la geoestrategia vecinal, regional y mundial, según sea considerado el nivel de poder que ostenta cada Estado.

Aunque existen muchas clasificaciones posibles, para fines académicos los Estados se pueden agrupar en cuatro formas de poder así: superpotencias, grandes potencias, medias potencias y pequeñas potencias. En el caso de las **superpotencias**, como son actualmente los Estados Unidos, China y Rusia, se observa que estas naciones son el referente mundial, el centro hegemónico en los campos político, militar, económico, científico y cultural, esto es, son Estados con influencia decisiva a nivel mundial. Al respecto, J.R. Hill⁸⁶ define Poder como *“La capacidad de un Estado para influir sobre los acontecimientos económicos, políticos, culturales y/o militares más allá de sus propias fronteras”*, pero resume el concepto afirmando que *“Poder es la habilidad de influenciar eventos”* y refiriéndose al

85 Libro Blanco. Ecuador. 2006. Recuperado de http://www.oas.org/csh/spanish/documentos/libro_blanco_del_ecuador_2006.pdf

86 John Richard Hill. Contralmirante de la Armada Británica (1929-2017). Autor de varios libros entre los que se encuentra 'Maritime Strategy for Medium Powers'.

nivel Estado-Nación, añade que sus principales componentes son la economía y el tema militar.

Cuando se clasifica a una Nación como **gran potencia** se refiere a la capacidad de un Estado para influir o proyectar poder a nivel mundial. Es un país que posee un gran poderío militar, que muestra una cimentada fortaleza económica y se caracteriza por un amplio desarrollo técnico científico y por ejercer una influencia política a nivel mundial; tal es el ejemplo de la Gran Bretaña.

Un país considerado **potencia media** es aquel que, debido a su dimensión territorial, demográfica, económica, política, diplomática, militar, así como por su situación Geopolítica sumado a sus recursos, a sus capacidades y a la voluntad política de sus dirigentes puede ejercer influencia en las relaciones internacionales, constituyéndose generalmente en un poder regional. Se caracteriza por participar en un gran número de organizaciones multilaterales, por mantener una importante participación en las decisiones de perfil internacional, por su cooperación en la preservación de la paz y el orden internacional, por su colaboración frente a catástrofes y desastres naturales, siendo considerada su opinión frente a posibles disputas internacionales, constituyéndose en términos generales es una nación que goza de gran prestigio.

Y, finalmente, un país considerado **pequeña potencia** es aquel que, sin posibilidad de influir sobre otros estados, posee un nivel considerable de recursos y capacidades que lo hacen sobresalir sobre otros del mismo nivel.

Niveles de poder

A nivel mundial existen varias publicaciones en las cuales se clasifica regularmente a las naciones por su relativo nivel de poder, lo cual es simplemente una expresión numérica que resume y compara un cierto número de capacidades y características de los Estados; sin embargo, es importante anotar que en muchas oportunidades estos datos no coinciden en las diversas publicaciones. Un claro ejemplo de estos análisis lo ofrece el libro "Índice de Poder Mundial" donde

su autor, Daniel Efrén Morales Ruvalcaba, reúne 18 indicadores que agrupa en tres grandes campos denominados Índices de Capacidades Materiales, Semi-materiales e Inmateriales para comparar a las naciones y clasificarlas según su poder.

El Índice de Capacidades Materiales (ICM) compendia el Poder Económico y Militar de un país, reflejando las actividades macro económicas y analizando las capacidades del sector defensa, así como los temas relacionados con investigación y desarrollo. El Índice de Capacidades Semi- materiales (ICSM) refleja lo que se puede conocer como el Poder Socio Institucional, considerando la riqueza individual, la situación general de la población y el bienestar de la sociedad. El Índice de Capacidades Inmateriales (ICIM) refleja el poder comunicativo y cultural del país, incluyendo el aspecto turístico, al igual que la calidad de la educación y de los centros de investigación.

Otros indicadores que pueden ser tenidos en cuenta para analizar el poder de un Estado pueden resumirse de la siguiente manera: Indicadores geográficos y demográficos que consideran el tamaño y la naturaleza del territorio, la situación física y Geopolítica del país, el número de habitantes y la distribución geográfica de la población, el crecimiento demográfico y los recursos naturales. Cuando se consideran los Indicadores Económicos se analiza el sistema económico y la robustez del mismo, las variaciones del Producto Interno Bruto (PIB), la distribución de la riqueza, el nivel de industrialización, las capacidades de producción de energía, las características de su comercio y los avances tecnológicos.

Con los Indicadores de tipo militar se considera, entre otros aspectos, el pie de fuerza o número de miembros de las Fuerzas Armadas, la calidad del armamento, el liderazgo de los jefes militares, el presupuesto asignado al sector defensa y las capacidades de la industria militar. En cuanto al análisis de los Indicadores Políticos se entra a considerar no solo el tipo de sistema político sino el nivel de democracia, la estabilidad política, el peso de la opinión pública, la gestión diplomática y el sentido de pertenencia de los nacionales.

El siguiente cuadro corresponde a la comparación de 9 indicadores geográficos y demográficos de países suramericanos, como un ejemplo del tipo de información empleada para efectuar las valoraciones de los diferentes grados de Poder de los Estados.

PAIS	Extensión territorial en miles de km ²	Población millones habitantes 2017 (1)	Densidad población hab/km ²	Longitud costas en kms	Extensión marítima millones km ²	Gastos Defensa % PIB 2017 (2)	Gastos Educación n % PIB 2015	Ingreso Nacional per cápita \$US 2017 (3)	Crecimiento PIB per cápita 2017 (4)
Argentina	2.780,4	44,3	15,9	5,117	6,5	0,9	5,14	14.402	2,9
Brasil	8.515,8	<u>209,3</u>	24,5	7,491	3,6	1,4	6,35	9.821	1,0
Chile	756,1	18,1	23,9	6,435	3,9	1,9	4,55	15.346	1,5
Colombia	1.141,1	49,1	43	2,900	0,9	3,1	4,93	6.301	1,8
México	11.964,4	129,2	65,7	<u>11,122</u>	3,1	0,5	5,15	8.902	2,0
Perú	1.285,2	32,2	25	3,079	1,1	1,0	3,28	6.572	2,5

Tabla de elaboración propia. Cifras subrayadas corresponden a valores más altos entre los datos comparados. Datos obtenidos de: Banco Mundial: <https://datos.bancomundial.org/indicador/SP.POP.TOTL>, <https://datos.bancomundial.org/indicador/MS.ML.XPND.GD.ZS?view=chart>, <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.PCAP.CD?view=chart>, <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.KD.ZG>.

PAÍS	PIB EN MILLONES DE DÓLARES X 1.000 AÑO 2017	PAÍS	PIB EN MILLONES DE DÓLARES X 1.000 AÑO 2017
ESTADOS UNIDOS	19.391	BRASIL	2.055
CHINA	12.238	CANADA	1.653
JAPON	4.872	COREA DEL SUR	1.531
ALEMANIA	3.677	MEXICO	1.149
REINO UNIDO	2.622	ARGENTINA	638
FRANCIA	2.582	COLOMBIA	309
INDIA	2.597	CHILE	277
ITALIA	1.934	PERU	211

La tabla anterior relaciona el Poder Económico de un grupo importante de países según el PIB para el año 2017, como ejemplo de otro Indicador para analizar el Poder de los Estados. Tabla de elaboración propia. Datos tomados de: <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.CD>

PAÍS	POSICIÓN GLOBAL	PERSONAL MILITAR X 1.000	TANQUES	AVIONES	OJIVAS NUCLEARES	PORTA AVIONES	SUBS	PPTO X 10 ⁵
EE.UU.	1	145.212	8.325	13.683	7.506	10	72	612.500
RUSIA	2	69.117	15.000	3.082	8.484	1	63	76.600
CHINA	3	749.610	9.150	2.788	250	1 (2)	69	126.000
INDIA	4	615.201	3.569	1.785	50-100	2	17	46.000

PAÍS	POSICIÓN GLOBAL	PERSONAL MILITAR X 1.000	TANQUES	AVIONES	OJIVAS NUCLEARES	PORTA AVIONES	SUBS	PPTO X 10 ⁶
REINO UNIDO	5	29.164	407	908	225	1	11	53.600
FRANCIA	6	28.802	423	1.203	300	1	10	43.000
ALEMANIA	7	36.417	408	710	0	0	4	45.000
TURQUIA	8	41.637	3.657	989	0	0	14	18.185
COREA DEL SUR	9	25.609	2.346	1.393	0	0	14	33.700
JAPÓN	10	53.608	767	1.595	0	1	16	49.100

Esta tabla muestra la clasificación de los 10 países más poderosos desde el punto de vista militar según lo propone un análisis titulado 'Los 35 ejércitos más potentes del mundo' publicado por <https://actualidad.rt.com/actualidad/view/133923-lista-35-ejercitos-potentes-mundo>

PAÍS	POSICIÓN	PERSONAL MILITAR X 1.000	AERO-NAVES	TANQUES	BLINDADOS	BUQUES	SUBS	PRESU-PUESTO X 10 ⁶
BRASIL	1	1.987	723	469	1.707	110	5	29.300
MÉXICO	2	383	478	0	695	143	0	7.000
ARGENTINA	3	127	262	390	828	42	2	4.330
PERÚ	4	369	275	85	890	60	5	2.560
COLOMBIA	5	511	489	0	1.345	234	4	12.145

Clasificación de Poder Militar de 5 países latinoamericanos efectuada bajo el análisis de 55 indicadores según publica www.globalfirepower.com/countries-listing-latin-america.asp (Sin embargo, la información relacionada con las capacidades de Colombia no corresponden a la realidad).

Otra forma de mostrar Poder por parte de las potencias es por medio de la presencia física en otros territorios, lo cual se logra mediante la firma de pactos y acuerdos diplomáticos; como ejemplo se pueden citar a los Estados Unidos que posee bases militares propias o accesos permitidos en más de 70 países⁸⁷. En el caso de esta superpotencia, su presencia en varios continentes, aunque resulta onerosa desde el punto de vista económico, le permite estar muy cerca de los puntos más complejos del planeta que, de una u otra forma, puedan afectar su concepto de seguridad nacional, como son los “choke points” y las principales vías de comunicación marítima, presencia que tiene como propósito garantizar el flujo de su comercio y energía, además de encontrarse siempre muy cerca a potenciales regiones conflictivas.

87 Olmo, G.D. (2017, septiembre 29). La inmensa red militar con la que Estados Unidos domina el mundo. *ABC Internacional*. Recuperado de https://www.abc.es/internacional/abci-inmensa-militar-estados-unidos-domina-mundo-201704171957_noticia.html

Otros países como Rusia, que posee instalaciones militares en 10 países⁸⁸ o China que actualmente tiene presencia en Asia y África⁸⁹ y Francia con bases en África Occidental y demás ex colonias como la Guayana Francesa, la Polinesia Francesa, Guadalupe y Martinica o el Reino Unido que se conoce está presente en 8 países; todos ellos buscan mantener una hegemonía, demostrar poder, pero, ante todo, proteger sus intereses. La mayor o menor presencia alrededor del mundo de las potencias está en relación directa no solo con los objetivos de sus estrategias nacionales, sino de acuerdo con las capacidades económicas y el desarrollo y tamaño de su poder militar.

Roberto Fernández, en su disertación con ocasión del IV Congreso de Relaciones Internacionales llevado a cabo en La Plata (Argentina) en el 2008, presentó el trabajo "Talasopolítica v/s Talasocracia" donde menciona cinco pasos que regularmente deben ser seguidos por los países que con poder o con aspiraciones de poder deben desarrollar sobre los espacios oceánicos a fin de forjar su presencia sobre los mismos: 1) Acuñar una visión marítima que permita visualizar en qué situación se está en ese momento, para definir hacia donde se debe ir y el cómo se debe lograr. 2) Formular claramente intereses y objetivos con relación a los espacios oceánicos y como se integran a los intereses y objetivos nacionales. 3) Impulsar el desarrollo de una Conciencia Marítima que permita considerar el océano como un espacio natural que beneficie a la sociedad. 4) Tomar decisiones de carácter nacional a través de políticas de estado. 5) Contribuir a consolidar el Destino Marítimo en el largo plazo (p. 4-5).

Potencia Media Regional

Sin lugar a dudas convertir una Nación en gran potencia mundial o en una superpotencia no se hace de la noche a la mañana, se requiere de un gran esfuerzo continuo y a nivel de toda una Nación basado en una férrea voluntad política que sin colores partidistas

88 Explican por qué Rusia no necesita tantas bases militares como EE.UU. *Sputnik Mundo*. (2018, junio 7). Recuperado de <https://mundo.sputniknews.com/opinion/201806071079365968-bases-militares-rusas-y-estadounidenses-analisis/>

89 China ya tiene bases militares en Asia y África. *Sputnik Mundo*. (2018, febrero 2). Recuperado de https://mundo.sputniknews.com/radio_voces_del_mundo/201802021075950946-china-presencia-en-asia-africa/

supere los interés personales, de unas políticas públicas que sienten las bases macroeconómicas necesarias para alcanzar los objetivos nacionales, de un excelente nivel de educación y cultura en la población acompañado de programas de ciencia y desarrollo orientados a lograr una independencia tecnológica, pero todo esto debe estar en concordancia con un poder militar eficiente, moderno y lo suficientemente disuasivo que respalde los programas del poder nacional, que contribuya al logro de los objetivos nacionales y que brinde la seguridad y asegure la defensa de la Soberanía.

En el caso de una Nación que aspire ser considerada como una Potencia Media Regional, ante todo, debe alcanzar la estatura estratégica necesaria para estar en ese nivel mediante la conjugación de los diferentes indicadores geográficos, demográficos, económicos, militares y culturales que le permitan influir más allá de sus fronteras. Al mismo tiempo, esta Nación debe tener la capacidad de poder intervenir tanto en el campo económico, como en el político, en el cultural y en el militar dentro de un área importante de su entorno, esto es, deben tener un importante protagonismo internacional y a nivel regional.



Buques de la Armada de la República de Colombia operando en alta mar.
 Fragata Misilera ARC Almirante Padilla (CM 51), Fragata Misilera ARC Antioquia (CM 53),
 Fragata Misilera ARC Independiente (CM 54) Foto tomada de: <https://www.armada.mil.co>

El poder que se logre en los mares y en los ríos también es factor esencial para ocupar una posición destacada en el ambiente geopolítico y cuando se habla particularmente del poder en el ambiente marino también se considera la existencia de Potencias Marítimas. En términos generales se puede decir que se considera Potencia Marítima al país que logra influir en los acontecimientos que tengan relación con el mar y que inclusive puedan tener efecto más allá de sus aguas territoriales y sobre tierra y que esta calificación depende igualmente de varios factores que no se relacionan solamente con las capacidades de una Armada y/o un Cuerpo de Guarda Costas, sino que interactúan la parte económica, la existencia de una marina mercante, la infraestructura marítima y portuaria, así como la tradición marítima del país, solo para citar algunos indicadores.

Indiscutiblemente la ubicación geográfica, las capacidades y la vocación de un país son base fundamental para ser considerado como nación marítima; debe haber una estrecha coordinación entre los sectores públicos y privados para fortalecer el uso y explotación del mar, así como para lograr potencializar las condiciones oceánicas en beneficio de la Nación, lo cual permitirá integrar el patrimonio marítimo al desarrollo nacional y de esta forma desarrollar un Poder Marítimo que no sea solamente la conjugación de un potencial naval para proteger la soberanía y contribuir al logro de unos intereses marítimos, sino que permita a su país sobresalir entre el concierto de naciones y hablar así de potencia marítima.

J.R. Hill escribió en 1986 un libro titulado "Estrategia Marítima Para Potencias Medias" donde define el objetivo fundamental de la seguridad para una Potencia Media como "*Crear y mantener bajo control nacional suficientes medios de poder para iniciar y sostener acciones coercitivas cuyo resultado sea la preservación de sus intereses vitales*". Posteriormente, en el año 2000, publicó un documento de trabajo en el cual menciona las principales tareas que debe cumplir una Armada de países considerados como Potencias Medias señalando las labores de entrenamiento permanente para mantener el alistamiento en caso de ser requeridas para un conflicto, tareas de orden policial, para combatir en el mar y en los ríos los delitos que se cometan en su territorio, mantener una labor

permanente como importantes recolectores de inteligencia en las áreas de su interés, apoyo continuo al gobierno con ejercicio de la diplomacia naval y la participación en conflictos de baja intensidad, relacionando estas últimas con acciones que no sean del nivel de una guerra declarada.

Las Potencias Marítimas Medianas deben desarrollar una Armada acorde con sus intereses y objetivos nacionales que le permitan enfrentar los desafíos y amenazas del denominado nuevo orden mundial, considerando el inicio de esta nueva era con el fin de la guerra fría o más puntualmente con la caída del muro de Berlín. Es a partir de este momento que el terrorismo a nivel mundial adquirió una nueva dimensión y, por consiguiente, la seguridad de los Estados se sintió seriamente amenazada, llegando a los lamentables acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 cuando este ataque llegó no solo al corazón de los americanos, sino afectó a todo el planeta en general.

Pero también el nuevo orden mundial trajo consigo nuevos bloques económicos como la Comunidad Europea, y la aparición de nuevas potencias con intenciones de superar la hegemonía de Estados Unidos como superpotencia. Las empresas multinacionales adquirieron nuevas dimensiones y se adiciona el incremento del comercio mundial como consecuencia de la Globalización y, por consiguiente, una mayor dependencia de las líneas de comunicación marítima a nivel mundial. La piratería, la pesca ilegal, la minería ilegal y otros delitos, sumado a las tensiones en las relaciones bilaterales de algunos Estados, a los intereses de algunos gobiernos de apoderarse de nuevos espacios en las ricas áreas de la plataforma continental y en zonas de alta mar hacen parte de los desafíos que enfrentan las Armadas de las Potencias Marítimas Medianas.

De acuerdo con lo planteado por Rafael Zariquiey⁹⁰, bajo las actuales condiciones impuestas en esta era, los roles estratégicos que deben cumplir las Armadas de potencias medianas son: defensa del territorio marítimo y fluvial, tarea primaria para mantener la Soberanía del Estado; control y vigilancia de los espacios marítimos

90 Estrategia para potencias navales medianas sudamericanas. Planeamiento Estratégico. (2008, febrero 6). Recuperado de <https://lecapitanex.blogspot.com/2008/02/estrategia-para-potencias-navales.html>

y fluviales en tareas de orden policivo para combatir todo tipo de delito y proteger la vida humana; contribución a la política exterior del Estado en operaciones de paz, en ejercicios multinacionales y en operaciones de apoyo ante calamidades y desastres; contribución con la función social del Estado, especialmente en operaciones de apoyo a la población civil.

Considerando los limitados recursos de que disponen las Potencias Medianas y los diferentes roles estratégicos que deben cumplir sus Armadas en esta era, Zariquiey propone que las Potencias Marítimas Medianas deben buscar que los medios de que se disponga en sus Armadas puedan ser del tipo "multirol" con unidades construidas de forma tal que en caso de ser requeridas para atender un conflicto puedan ser fácilmente dotadas del armamento y de las capacidades requeridas.



CAPÍTULO VI

LA DIPLOMACIA NAVAL

“Diplomacia sin armas es como música sin instrumentos”

Federico II el Grande (1712-1786)

Generalidades

Hablando en términos generales, se considera que los conceptos de Diplomacia y Defensa deben ser hoy parte constitutiva de la política exterior de los Estados. De esta forma aparece el término “diplomacia de defensa”, presentado por el Instituto de Estudios Estratégicos de España, el cual se entiende como la “potenciación y refuerzo de las relaciones diplomáticas entre estados a través de la plena integración en ellos de las capacidades propias de la Defensa Nacional” (2017, p. 9). Es de esta forma que las Armadas a través del tiempo se han constituido en el instrumento político-militar del Estado que le permite, además de generar disuasión y de enviar un claro mensaje político, fortalecer la amistad con otros Estados, así como forjar confianza, desarrollar cooperación y le permite participar con su valiosa ayuda para atender conjuntamente calamidades o desastres naturales más allá de sus fronteras.

Se puede decir que *“Diplomacia es el arte de lubricar las relaciones internacionales”* (Huddleston, 1954), así como también se puede asegurar que por medio de la diplomacia se tiene el

mejor camino de diálogo y comunicación entre los países. Algunos gobiernos emplean la diplomacia como primera línea de defensa nacional con el propósito de dar solución a impases frente a países de su mismo potencial e inclusive más fuertes, especialmente hablando en el contexto militar.

Hartmann afirma que "*Aunque la diplomacia no es el único instrumento a través del cual los estados se tratan entre sí en la búsqueda mutua de sus respectivos intereses nacionales, es por mucho el más importante*" (1978, p. 91). En este ambiente de la diplomacia existe un amplio abanico de posibilidades para lograr resultados en el mantenimiento de las relaciones entre países, las cuales van desde las visitas de Estado, hasta las conferencias de alto nivel, pasando por las comunicaciones personales entre miembros del cuerpo diplomático.

Teóricamente se establecen varios tipos de diplomacia, e inclusive se menciona la forma particular como actúan algunos países abordando este campo, llegando a hablar de la diplomacia francesa, de la diplomacia americana, de la japonesa o de la rusa, según las características típicas que identifican a cada país. Pero específicamente se pueden mencionar algunos tipos perfectamente definidos como la coercitiva, de cañonero, del dólar o la de apaciguamiento: la primera basada en la amenaza para persuadir, la segunda en la que se recurre a la demostración de fuerza y poder, la tercera apoyada en el empleo del poder económico y la cuarta con el empleo de una política conciliadora.

La flexibilidad del Poder Naval es tan particular y efectiva que permite hacer un empleo limitado de este poder para el logro de los objetivos estratégicos de una Nación, sin tener que llegar al nivel de la confrontación Armada. En este caso, el Poder Naval se puede emplear como un elemento disuasivo ante potenciales adversarios mediante su presencia en escenarios que permitan observar libremente las capacidades y adelantos técnico-científicos con que se han dotado las plataformas navales; esto es parte de la Diplomacia Naval.

Esta demostración de poder y capacidades es muy similar a lo que hacen algunos países o alianzas internacionales en impresionantes

despliegues públicos o en ejercicios multinacionales donde se muestran los nuevos aviones, los buques, los cañones, los misiles y los tanques para indicar a sus competidores o potenciales adversarios que tienen en frente un gran poder militar que puede ser empleado en forma violenta cuando las decisiones políticas lo consideren. Un ejemplo está dado por los ejercicios Vostok-2018 adelantados por Rusia y sus aliados⁹¹ donde con más de 300.000 soldados se propusieron llevar a cabo ejercicios militares, así como la respuesta de OTAN con los ejercicios Trident Juncture 18 donde con 45.000 soldados efectuará maniobras en Noruega⁹² a fines del 2018.

De otra parte, se afirma que las Armadas y sus buques son importantes símbolos de Soberanía y de poder de los Estados. Estas instituciones de carácter naval militar han sido a través de la historia uno de los elementos más significativos de la política exterior de los países, tanto durante la paz, como en períodos de tensión y de conflicto. Aunque es difícil encontrar una definición académica que satisfaga totalmente la esencia de este atributo inherente a las Armadas, se puede decir que el término se aplica a un número importante de actividades que buscan influenciar el comportamiento de otra Nación y es en efecto una de las más importantes tareas que debe cumplir una Armada, como embajador flotante del país o como instrumento de disuasión o coerción.

Desarrollo histórico

Como decía Federico el Grande, “*La diplomacia sin armas es como la música sin instrumentos*”. Observando el actual escenario internacional, donde la bipolaridad post guerra fría (Estados Unidos-Unión Soviética) se transformó en la unipolaridad de los Estados Unidos y hoy se encuentra en la evolución hacia una multipolaridad con la generación y empuje de varias potencias, como es el caso de China y de Rusia, se refuerza el concepto de que en efecto las

91 Rusia: así son los Vostok-2018, los ejercicios militares más importantes organizados por Moscú desde la Guerra Fría. BBC. (2018, septiembre 11). Recuperado de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-45479567>

92 La OTAN movilizará 45.000 soldados en sus mayores maniobras desde la guerra fría. Infobae. (2018, octubre 2). Recuperado de <https://www.infobae.com/america/mundo/2018/10/02/la-otan-movilizará-45-000-soldados-en-sus-mayores-maniobras-desde-la-guerra-fría/>

Armadas tienen un papel determinante con su contribución al logro de los Intereses Nacionales, ya que, a largo plazo se pueden concebir, proyectar, implementar, adoptar y poner en marcha políticas de Estado que dentro de la gran Estrategia Nacional proyecten el poder a nivel vecinal, regional, hemisférico e inclusive mundial, materializado en lo que puede denominarse como el empleo limitado del poder naval para el logro de objetivos políticos.



Buque Escuela de la Armada República de Colombia, el ARC Gloria, Embajador Flotante, en visita oficial a puerto francés durante el desarrollo del Crucero de Entrenamiento de 2017.

En 50 años de existencia ha visitado 180 puertos de 70 países.

Foto tomada de www.buquearegloria.armada.mil.co

Hay una frase que se atribuye a Oliver Cromwell (1599-1658) en la cual descansa el peso del Poder Naval para el logro de los objetivos políticos: “Una fragata es el mejor Embajador” (A man-o’-war is the best Ambassador) así como en esta época moderna se han referido a que un portaaviones representa “90.000 toneladas de diplomacia”. Desde finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX algunos teóricos como Julian S. Corbett, reconocido historiador naval y geo estratega británico, también hablaba del papel protagónico de la marina frente a la diplomacia; en su libro ‘Algunos Principios de Estrategia Marítima’ (1911) manifestaba que “La primera función de la flota (naval) es la de apoyar u obstruir el esfuerzo diplomático;

las otras dos son proteger y destruir el tráfico marítimo y apoyar o impedir operaciones militares en tierra”.

Justiniano Aguirre⁹³ (1994) cita una frase muy interesante de Wolfgang Wegener, la cual fortalece aún más las cualidades del poder naval como instrumento militar del estado: *“La política exterior se apoya en el poder naval, pues sobre el mar no se puede hacer triunfar la voluntad política por la acción de los soldados”*. De esta forma, la capacidad del Estado de poder aplicar una presión política en forma gradual sobre otro estado, es un atributo que le ofrece el Poder Naval al poder político, lo cual diferencia a esta Fuerza de los demás componentes del poder militar.



Portaviones USS George Washington
Tomado de <https://www.eleconomista.com.mx/internacional>

J.J. Widen define la diplomacia naval como el empleo no beligerante y político de Fuerzas Navales (2011, p.) y utiliza el caso del hundimiento de la corbeta surcoreana RKOS Cheonan, por parte de un submarino norcoreano (26 de marzo 2010), para explicar cómo los Estados Unidos utilizó la diplomacia naval para enviar un claro mensaje disuasivo a Pyongyang (Corea del Norte) y a Beijing (China).

Para indicar el apoyo a sus aliados, en este caso a Corea del Sur y Japón, ante el ataque de Corea del Norte, los Estados Unidos

destacaron al portaviones USS George Washington y a otros 4 buques de guerra para adelantar operaciones en el mar amarillo, en conjunto con las fuerzas navales de Corea del Sur⁹⁴. Esta acción fue considerada por los medios internacionales como la diplomacia de los portaviones o la diplomacia de los cañoneros al estilo siglo XXI. Esta decisión muestra como las fuerzas navales han sido empleadas en muchas oportunidades más como instrumento diplomático que como herramienta militar.



Buque USS Pueblo de la Armada de Estados Unidos capturado por Corea del Norte el 23 de enero de 1968.
Foto tomada de U.S. Navy-official U.S. Navy photo USN 1129208
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=2027146>

El mismo Widen comenta que James Cable, pensador y diplomático británico, en su libro 'Gunboat Diplomacy', sugirió la existencia de cuatro tipos de diplomacia naval: **La fuerza definitiva**, que se presenta cuando el oponente es sometido a un hecho consumado y es privado de sus propiedades, como fue el secuestro en aguas internacionales del buque norteamericano USS Pueblo (1968) por parte de Corea del Norte. **La fuerza intencionada**, cuando se trata de hacer cambiar a su oponente la política por medio del empleo de medios navales, como fue el bloqueo de la Armada de Estados Unidos en 1962 frente a lo que se ha llamado la crisis de los

94 Infobae. (2017, Noviembre 13). Corea del Norte se victimiza ante la ONU por los portaviones de Estados Unidos en el Pacífico. Recuperado de <https://www.infobae.com/america/mundo/2017/11/13/corea-del-norte-alerto-a-la-onu-de-que-los-portaviones-de-estados-unidos-alimentan-las-tensiones-en-la-peninsula/>

misiles, obligando a Nikita Kruschev a retirar de Cuba los misiles emplazados contra USA.

El tercer tipo es denominado **La fuerza catalítica**, como acción de disuasión e intento de influir sobre los eventos en una zona por intermedio de la presencia naval, cuyo caso se puede representar cuando la Gran Bretaña, posterior al fin de la Primera Guerra Mundial, colocó buques en el mar Báltico para disuadir cualquier intento agresivo del gobierno bolchevique ruso. Para Cable, el cuarto tipo de diplomacia naval es **La fuerza expresiva** o la presencia real, cuando las unidades de la Armada se hacen presentes para enfatizar actitudes generales, como es el caso de la salida del puerto de un grupo de portaviones americanos, posterior a un golpe militar en algún país; esta acción es similar a una demostración.

Bob Davidson (2008) habla de la Moderna Diplomacia Naval en un artículo donde plasma sus experiencias después de haber sido el Comandante de la Fuerza de Tarea CFT 150, en desarrollo de la Operación Altair, como parte integral de la Operación Libertad Duradera (Enduring Freedom) adelantada cerca de las costas de Pakistán y Somalia, donde se buscaba dar apoyo al libre transporte de alimentos y contribuir a hacer un mundo más seguro y negar a los terroristas el empleo del entorno marítimo como un lugar para acciones ilícitas, según expresó el Primer Ministro de Canadá al anunciar la participación de su país en esta operación.

En su análisis, Davidson afirma que las Armadas, por su naturaleza y capacidades, ofrecen más opciones a los gobiernos que la sola actuación en el campo de la defensa. Menciona que los tres pilares sobre los cuales se soportan las relaciones internacionales en su país para enfrentar los desafíos regionales e internacionales son: defensa, diplomacia y desarrollo. Refuerza el concepto de que por intermedio de las visitas de cortesía y, ondeando la bandera del país en los mares del mundo se representa ante la comunidad internacional los valores, los intereses, la capacidad industrial, el ingenio y las capacidades de su país. Con relación a la cooperación de las Armadas en organizaciones operativas conjuntas, Davidson establece que se contribuye a la seguridad y estabilidad global, haciendo énfasis sobre el hecho de que esta nueva forma de diplomacia naval permite

mostrar liderazgo e incrementar la influencia del país en muchos lugares del planeta a los cuales se desplace la Armada.

La presencia naval sirve además como afianzamiento de los intereses nacionales frente a un escenario internacional seleccionado, pero de la misma forma es una demostración de apoyo frente a países aliados. La presencia naval ha sido y seguirá siendo la respuesta a muchas situaciones de crisis, ya que esta presencia tiene implícita la amenaza del uso de la fuerza. Cuando la coacción del uso de la fuerza tiene éxito, logra disuadir al adversario potencial de adelantar una acción violenta o puede igualmente influir para que cese en sus intenciones o acciones agresivas.

Aunque existen muchos ejemplos del empleo de las fuerzas navales en tareas características de la diplomacia naval, vale la pena mencionar algunos casos destacados, como la participación de cañoneros de los Estados Unidos en patrullajes a lo largo del río Yangtzé (China) en 1921 para proteger a sus ciudadanos y en general a los intereses americanos, o en 1940 la participación del buque británico HMS Cossack (F03)⁹⁵, que penetró en aguas territoriales de Noruega, país neutral en ese momento en los inicios de la Segunda Guerra Mundial y liberaron a 299 ciudadanos británicos que habían sido capturados por los Alemanes, y el caso de la llamada Guerra de la Langosta, cuando el buque francés Tartu fue enviado para proteger a las embarcaciones langosteras francesas que pescaban cerca a las costas de Brasil y la respuesta de este gobierno fue enviar un crucero, 5 destructores y 2 corbetas, a lo cual el buque francés tuvo que retirarse. Estos son ejemplos claros de la acción disuasiva ante la amenaza de empleo de la fuerza por parte del poder naval.

Apesar que a nivel mundial se ha buscado en forma mancomunada reducir la tensión entre países debido a temas de fricción como las frecuentes disputas territoriales que se presentan particularmente en la distribución de áreas marinas, mediante la firma de acuerdos multilaterales como es el caso de la Ley del Mar (CONVEMAR), el empleo de las fuerzas navales como amenaza o disuasión, en la conocida Diplomacia de los Cañoneros, es frecuentemente empleada;

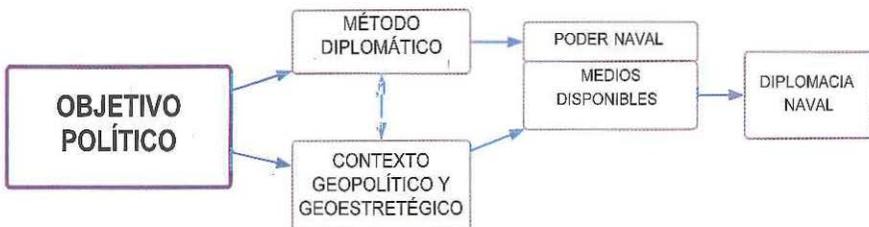
95 Fue un destructor de la clase Tribal, perteneciente a la Marina Real Británica durante la Segunda Guerra Mundial. Información recuperada de [https://es.wikipedia.org/wiki/HMS_Cossack_\(F03\)](https://es.wikipedia.org/wiki/HMS_Cossack_(F03))

un ejemplo relativamente reciente se tiene con el despliegue de 6 buques de la Armada china hacia las islas Senkaku o también llamadas Daioyus, las cuales se mantienen en disputa con Japón, con el propósito de amedrentar a los japoneses y en respaldo a sus propios reclamos de Soberanía en el área. Lo preocupante es que estas demostraciones de fuerza, así como también pueden ser interpretados los ejercicios navales conjuntos entre países amigos, pueden ser entendidas como un prelude de conflicto.

Como se observa, la práctica del “gunboat diplomacy” no es cosa del pasado e inclusive se creyó extinguida y se alineó como símbolo de prácticas colonialistas, pero al igual que se creía que la piratería pertenecía a los siglos anteriores y que se encontraba erradicada, se ve con preocupación que estas amenazas están vivas en el siglo XXI, a pesar de que actualmente se habla de estar en una época de ciberguerra donde los drones o aeronaves no tripuladas de todo tipo tienen la capacidad de llevar sensores y armas o donde los misiles con cabezas nucleares amenazan con ser lanzados desde tierra, aire o mar ante cualquier provocación.

Aspectos generales de la diplomacia naval

Podría mencionarse entonces que una teoría viable de la diplomacia naval debe tener en cuenta al menos cuatro aspectos diferentes: el **objetivo político** de una operación, los **métodos diplomáticos** que se pueden aplicar, el **contexto geopolítico y geoestratégico** que caracteriza la situación en la que tiene lugar la aplicación del **poder naval**, los **medios navales** disponibles y sus propias capacidades.



Menciona Widen (2011) que Ken Booth establece en su libro 'Navies and Foreign Policy' cinco diferentes tácticas de la diplomacia naval, las cuales indiscutiblemente cumplen la tarea de disuadir una acción agresiva y/o forzar la ejecución o respuesta por parte de otro estado; estas son: **demostraciones permanentes** del poder naval, lo cual es similar a las operaciones de presencia naval para mostrar poder; **despliegue operacional específico**, lo cual es una forma activa de persuasión; **recaladas operacionales**, que normalmente se emplean para descanso de las tripulaciones o para apoyo logístico de los buques; **visitas de buena voluntad**, para estrechar lazos de amistad y mostrar que "aquí estamos", empleando buques de guerra o unidades como los buques escuela, que por lo general son veleros, lo cual tiene un importante significado en momentos de tensión entre terceros Estados; y **ayuda o apoyo naval** en operaciones específicas como trabajos de salvamento, apoyo ante desastres naturales o calamidades, apoyo en salud, etc.

Widen (2011) menciona igualmente que en la guerra naval el fin es el control de los mares y el objetivo es la destrucción u obstrucción del accionar de las fuerzas enemigas, mientras que **en la diplomacia naval el fin es la influencia política y el objetivo son las mentes y las percepciones de los responsables políticos**, tanto de las potencias amigas como de las hostiles. En cuanto al empleo de las fuerzas navales, con fines políticos y en tiempo de paz, Widen cita al teórico de las relaciones internacionales de origen australiano Hedley Bull, quien estableció cinco posibilidades: apoyar a los países amigos; coaccionar a los adversarios; neutralizar actividades de otros poderes navales; anunciar al poder naval propio; y mostrar la bandera.

Bull argumenta que las fuerzas navales tienen tres ventajas muy importantes en comparación con las fuerzas militares de tierra y aéreas: las fuerzas navales garantizan **flexibilidad**, en el sentido de que pueden ser enviados a casi cualquier lugar y con la misma rapidez pueden ser retiradas de esa zona, así también como se puede ejercer sobre ellas muy fácilmente el comando y control; son **altamente visibles** y al ser observadas en altamar pueden transmitir amenaza, tranquilidad o ganar prestigio en una forma que no puede hacerse por parte de las

otras fuerzas militares; y las fuerzas navales aseguran universalidad ya que el mar le permite a los buques llegar a los países más lejanos, independiente de la dependencia de bases cercanas.



Histórica visita de un portaaviones Portaviones USS Carl Vinson de EE.UU. a Vietnam en marzo 2018. Acción diplomática con medios navales para buscar acercamiento entre antiguos adversarios frente al empuje de China en la región. Foto del USS Carl Vinson tomada del Boletín CARI Instituto de Seguridad Internacional y Asuntos Estratégicos. Ed 94. Feb-Mar 2018. Pag. 3. Argentina.

Pero también las fuerzas navales pueden presentar algunas debilidades al ser empleadas en el ambiente internacional para fines políticos. Así lo expone Widen cunado hace referencia a Ken Booth, menciona cuatro de ellas así: las fuerzas navales en algunas oportunidades pueden ser **lentas para reaccionar** cuando una crisis estalla repentinamente; en tales casos el empleo de otros medios diplomáticos será más adecuado. Considerando que los efectos de la diplomacia naval son siempre indirectos, **sus resultados pueden ser impredecibles**; en caso de que se requiere una gran previsibilidad, otros medios diplomáticos se pueden emplear. En tercer lugar, el despliegue de buques de guerra **puede ser percibido como un acto amenazante** y provocar más hostilidades y, en cuarto lugar, las fuerzas navales solo pueden actuar como parte de un esfuerzo diplomático superior y **nunca actuar por su propia cuenta**.

En términos generales se puede afirmar que existe total libertad de navegación en las aguas oceánicas del planeta, pero esto no

implica que sea cierto para todos los rincones del mundo, pues se deben considerar los espacios bajo la Soberanía de Estados costeros, aunque existe la figura del “paso inocente” que considera el Derecho del Mar⁹⁶; en la diplomacia naval también existen diferencias en el mensaje político que se desea enviar a una Nación, puesto que no es lo mismo transitar, patrullar o ejercer presencia en alta mar con buques de superficie tipo fragata, corbeta o patrulleros oceánicos, que enviar con el mismo propósito un grupo de tarea con portaaviones, o que efectuar una navegación de demostración de fuerza o de provocación con las mismas unidades en aguas cercanas al mar territorial de un Estado. Pero otros medios navales, como los submarinos, por ejemplo, también se pueden emplear desde el punto de vista de la diplomacia naval, e incluso puede considerarse más agresiva esta demostración, dadas las características propias del arma silente.

Diplomacia naval norteamericana

La historia de la diplomacia norteamericana ofrece un buen ejemplo para entender cómo la diplomacia naval ha influenciado, no solamente en la historia de las relaciones entre los Estados, sino como ésta evoluciona de acuerdo con los Intereses Nacionales. Para su análisis, William R. Braisted considera la historia naval de los Estados Unidos dividida en tres períodos diferentes, los cuales de una parte se ven íntimamente ligados a los desarrollos técnicos en la guerra naval y, de otra parte, relacionados con la situación cambiante que ha presentado este país en el mundo de los negocios a través del tiempo⁹⁷.

Es así que durante el siglo XIX los Estados Unidos gozaban de una considerable seguridad en sus costas, la cual era favorecida por los inmensos océanos que separan el continente americano de Europa y de Asia, período donde sus fuerzas navales estaban orientadas preferencialmente para proteger a los comerciantes americanos y funcionarios gubernamentales en muchos lugares del

96 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Artículo 17. Recuperado de https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

97 Braisted, W.R. Naval Diplomacy. *American Foreign Relations*. (s.f.). Retrieved from <https://www.americanforeignrelations.com/E-N/Naval-Diplomacy.html>

mundo, mostrando la bandera e induciendo a que sus ciudadanos deberían ser tratados de acuerdo a las prácticas civilizadas empleadas en Europa y América.

En la primera mitad del siglo XX el papel diplomático de la Armada norteamericana cambió debido principalmente a que este país emergió como un gran poder naval; de esta forma, Braisted menciona que la nueva Armada “de vapor y acero” adiciona a sus funciones el objetivo estratégico de defender al hemisferio occidental y a una buena parte del Pacífico contra la acción de los poderes europeos y Japón. Posterior a 1945 a la Armada americana se unen el Ejército y la Fuerza Aérea para conformar el elemento de fuerza que está detrás de la diplomacia global americana.

En la segunda mitad del siglo XX se vive la famosa Guerra Fría propiciada por dos grandes potencias: Estados Unidos de América (USA) y la Unión de Repúblicas Soviéticas Socialistas (URSS); la primera potencia adoptó una estrategia marítima agresiva y buscó incrementar los medios navales hasta conformar, según describe Braisted, una Armada de 600 naves, con 15 portaaviones, 4 acorazados de la reserva incorporados al servicio, 100 submarinos de ataque y una poderosa fuerza anfibia. En el decenio de los años 1980 Estados Unidos llevó a cabo acciones de notable repercusión mundial con el empleo de la fuerza militar como la invasión a la isla de Grenada (1983), la invasión a Panamá para capturar al hombre fuerte Manuel Antonio Noriega (1989) y las actividades de limpieza de minas en el mar Rojo para proteger los buques petroleros, así como las acciones para impedir el bloqueo del Golfo de Sidra por parte del coronel Muamar Gadafi, quien por más de 40 años estuvo a la cabeza del poder en Libia y fue un importante apoyo a grupos terroristas del mundo.

Los últimos años del siglo XX estuvieron marcados por importantes eventos mundiales como la caída del muro de Berlín y la finalización de la Guerra Fría, lo cual da inicio a la desintegración de la URSS, a la aparición de nuevas naciones en el escenario mundial, especialmente en la Europa oriental, a la disminución en las tensiones USA-Rusia, la reducción de la amenaza que representaba

la Armada de la antigua URSS a la Armada de los Estados Unidos, el posicionamiento de los Estados Unidos como superpotencia, con una institución armada que se modernizaba muy rápidamente con adelantos de alta tecnología como el sistema Aegis⁹⁸ para defensa aérea, la construcción de los nuevos cruceros tipo Ticonderoga dotados de misiles de largo alcance Tomahawk y los submarinos nucleares clase Ohio dotados con los nuevos misiles Trident; esto es, para comenzar el siglo XXI los EE.UU. contaban con una capacidad naval altamente disuasiva ante un nuevo escenario político mundial, lo cual le permitió mantener sus fuerzas alrededor del mundo ejerciendo el poder de la diplomacia naval que aún hoy observamos.

Sin embargo, empleando otra clase de mensaje en el ambiente internacional, en 2018 Rusia anuncia públicamente que tiene misiles hipersónicos Aero balísticos tipo Kinzhal (Daga) que vuelan a una velocidad 10 veces superior a la del sonido lanzados a partir de aviones Mig 31K⁹⁹; de la misma forma el Presidente de este país, Vladimir Putin informa en marzo 2018 que el arsenal de su país se ha visto fortificado con el nuevo misil Sarmat (SS-X-30 Satan-2, según la OTAN), misil intercontinental capaz de transportar 10 a 15 ojivas nucleares el cual por su propias palabras "Es un arma terrible capaz de golpear objetivos tanto sobrevolando el Polo Norte como el Polo Sur ..."¹⁰⁰, lo cual indiscutiblemente cambia el equilibrio mundial de poder.

98 Es un sistema de armas naval integrado desarrollado en Estados Unidos por la División de Misiles y Radars de Superficie de la RCA Corporation, y ahora producido por Lockheed Martin. Sistema de combate Aegis. (s.f.). En Wikipedia. Recuperado de https://es.wikipedia.org/wiki/Sistema_de_combate_Aegis

99 Rusia se arma con 10 cazas con misiles hipersónicos capaces de burlar cualquier sistema de defensa. *RT*. (2018, mayo 5). Recuperado de <https://actualidad.rt.com/actualidad/270549-rusia-cazas-mig-misiles-kinzhal>

100 Los nuevos detalles de las 6 "superarmas" de Rusia que Putin asegura podrían "dejar inservible" el sistema de defensa de la OTAN. *BBC*. (2018, julio 21). Recuperado de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-44907701>



CAPÍTULO VII

LAS ARMADAS Y LA TECNOLOGIA

“... el ardiente deseo que el congreso se persuada de la necesidad de prestar atención al fomento de la marina, por qué él envuelve el de la prosperidad de la república...”

R. del C. y R.¹⁰¹

Generalidades

Se considera que el Poder Naval, en términos generales, es un componente muy importante de las fuerzas vivas de un país, que contribuye sustancialmente al desarrollo de las naciones, bien sea por el significativo número de personas que se vinculan a la actividad de diseño, construcción y reparación de embarcaciones para los diferentes requerimientos de las Armadas; hablando desde el punto de vista de defensa y seguridad de los Estados, así como también en el diseño y fabricación de los diferentes sistemas con que se dotan las plataformas navales, bien sea sistemas de control, sistemas de armas, sensores y demás equipos con que se dota un buque de guerra.

Pero el Poder naval no solamente es empleado para fines de defensa y seguridad; la cooperación entre las Armadas y la ciencia es muy estrecha en algunos países. Colombia, por ejemplo, ha contribuido sustancialmente con sus unidades a flote al desarrollo científico en temas como el empleo de los submarinos oceánicos

101 Discurso con que presentó a la Comisión de Guerra y Marina el proyecto de Ley Orgánica, de este (sic) arma el ciudadano R. del C. y R. (Se asume que se trata de Ramón del Castillo y Rada). Bogotá, Imprenta de la República por Nicomedes Lora. Año de 1824.

para el seguimiento de las ballenas, actividad que ha servido para comprender mejor el funcionamiento del corazón en un ser vivo mayor, lo cual ha sido fundamental para las investigaciones que realizó el científico colombiano Jorge Reynolds, quien ha sido líder mundial en el desarrollo del marcapaso cardiaco, que según sus palabras del mismo investigador ha salvado la vida a más de 87 millones de personas que han tenido que usar este dispositivo.

Otras actividades que entrelazan la ciencia y la tecnología con las Armadas están relacionadas particularmente con el empleo de unidades de superficie en temas de exploraciones científicas a la Antártida, tarea que igualmente realiza la Armada de Colombia durante los últimos años, apoyando las actividades de científicos nacionales y extranjeros que, con interesantes proyectos de investigación, buscan contribuir al mejor conocimiento del planeta, así como muchos países cuentan con plataformas oceanográficas tripuladas por las Armadas, las cuales en forma permanente recorren los mares en desarrollo de las áreas más importantes de la oceanografía y del conocimiento hidrográfico de las aguas de mares y ríos.

Sin lugar a duda, el Poder Marítimo en general y el Poder Naval en particular requieren de plataformas de moderna construcción, muy bien dotadas y adecuadamente mantenidas, empleando un alto nivel de desarrollo técnico científico, capacidad que solo se logra con voluntad, interés, experiencia y una política pública que le dé el impulso requerido. Teniendo como base la voluntad política de los dirigentes, los avances en ciencia y tecnología del país y los recursos económicos disponibles, tanto a nivel privado, como a nivel estatal, se puede implementar una industria naval que satisfaga los requerimientos de las flotas mercantes y pesqueras, incluyendo lo relacionado con las embarcaciones de recreo, las de investigación científica, así como de las Armadas y de los Cuerpos de Guarda Costas, que permitan el logro de los objetivos nacionales en este campo. Pero tal vez lo más importante con esta capacidad de la industria naval y sus asociadas es lograr una independencia estratégica y tecnológica, que le permita al país mantener en forma activa y dinámica las flotas requeridas para adelantar un importante

comercio internacional con su propia bandera y mantener una fuerza naval siempre operativa para protegerlas, así como lo concerniente a la libertad de las líneas de comunicación marítima.

El tipo y clase de las unidades que conforman el Poder Naval de un Estado, así como su tamaño, número de unidades y capacidades están condicionadas especialmente por el ambiente estratégico en que se deben desempeñar, la naturaleza y agresividad de las diferentes amenazas que deben enfrentar, a las mismas condiciones del ambiente operacional y a la disponibilidad presupuestal del Estado. Los altos costos que demanda desarrollar la tecnología y, en particular, cuando se habla de la tecnología de punta, muchas veces dificultan la adquisición de los equipos y sistemas que son requeridos en las unidades navales para cumplir su misión institucional y mucho más difícil es la preparación del recurso humano necesario para el diseño y fabricación de los mismos, siendo muy onerosa la producción de un número limitado de equipos para dotar pocas unidades.

Por ser un renglón tan importante en el desarrollo y progreso de un país, la industria naval en muchas naciones depende directamente de las inversiones y subvenciones estatales, pues requiere de grandes capitales para infraestructura, equipos y sistemas, así como para el desarrollo de ciencia y tecnología, pero también ofrece unas magníficas oportunidades a la empresa privada para vincularse a esta actividad económica. La industria naval en cualquier país genera un número muy importante de empleos directos e indirectos, casi del mismo nivel que industrias como la automotriz, pero además, favorece la economía en forma local y nacional, genera cadenas de valor, es motor de desarrollo en el campo de la investigación tecnológica, científica y de innovación, favorece la alta capacitación del recurso humano, promueve el desarrollo socio económico y contribuye sustancialmente a que los países puedan enfrentar las demandas de un mundo cada día más competitivo.

El amplio sector de la construcción naval militar ocupa un renglón muy importante tanto en el más alto nivel estratégico del Estado, como en la economía del país, especialmente cuando se tiene la capacidad de producir embarcaciones, sistemas y equipos para satisfacer las necesidades propias, así como para la exportación, ya

que esta actividad de una parte genera un número significativo de empleos y además permite el desarrollo de la ciencia y la tecnología para lograr las metas que demanda día a día, así como atender con éxito las nuevas amenazas. Pero además es importante anotar que esta actividad es vital para los países que ocupen una posición dominante o que tengan dentro de sus intereses nacionales el objetivo de influir a nivel vecinal, regional o mundial.

En el sector de la construcción de buques para la empresa privada tales como buques de pasajeros, buques para carga bien sea al granel, contenedores, líquidos o gases, o buques para actividades off shore y demás, cada día se hace más interesante su desarrollo por el incremento en la demanda, lo cual, sumado a la Globalización del comercio hace que el mar sea empleado por mayor número de buques, pero cabe resaltar la necesidad de un apoyo gubernamental para mantener esta ventaja estratégica, pues así como en algunos países la industria está en manos de la inversión privada, en otros se requiere la participación estatal o inclusive en algunos son totalmente dependientes del sector político.

Desarrollo de la industria naval

Para analizar los avances y logros de la industria naval en el mundo actual, se efectuará un rápido recorrido por regiones, donde especialmente se busca resaltar los logros tecnológicos y las capacidades que han ido adquiriendo y desarrollando un grupo importante de países, como es el caso de la región americana, o los permanentes progresos de esta industria en países tradicionalmente reconocidos por sus adelantos y producción en determinado tipo de embarcaciones, en especial las que apoyan al poder naval y al poder marítimo en general.

China, Corea del Sur y Japón

La construcción naval ha tenido una importante fluctuación durante los años anteriores, debido especialmente a la variación en los precios del petróleo, lo cual trajo consigo una desaceleración mundial de

la economía, una disminución en los costos del transporte por la competencia entre empresas, reduciéndose especialmente la demanda de cargueros y portacontenedores. China, Corea del Sur y Japón son los tres grandes constructores navales que se disputan el liderazgo en la construcción de buques; en el año 2001 Corea del Sur sobrepasó a Japón y se convirtió en el líder de la industria, llegando en los años 2009 y 2010 a manejar el 70% del mercado mundial, pero en el 2012 China lo supera, especialmente por los bajos precios de su producción¹⁰².

Sin embargo, en el mes de agosto 2017 se reporta que los astilleros de Corea del Sur recuperaron su primera posición en términos de construcción naval al cerrar pedidos por un total de 130.000 toneladas brutas (CGT) para construir 9 nuevos buques, mientras que los rivales chinos solo lograron 110.000 toneladas para 7 buques y los astilleros japoneses apenas 40.000 toneladas para 2 buques, aunque China logró contratos para 195 buques en los primeros 8 meses del año y Corea del Sur con 104 buques¹⁰³. Es importante anotar que, como se observa, la construcción de buques con propósitos comerciales sobrepasa ampliamente la construcción de buques para propósitos de defensa y seguridad de las diferentes Armadas, pero igualmente, que el costo de un buque de guerra es varias veces superior al costo de un buque para fines comerciales, debido principalmente al alto costo de las armas, de los sistemas de armas, de los sensores y de los sistemas de comunicaciones.

En Corea del Sur existen 3 grandes empresas dedicadas a la construcción naval: Hyundai, Samsung y Daewoo. Estas empresas reportaron que las exportaciones por construcciones navales en abril 2017 alcanzaron la suma de 7.100 millones de dólares, superando en el mismo período del 2016 en más del 102%¹⁰⁴. Pero la industria naval para el sector defensa también está muy activa en este país y es así como el 30 de junio 2017 iniciaron la construcción de un

102 Astilleros de Corea del Sur no recibieron ni un solo pedido de construcción en el mes de abril. *Mundo Marítimo*. (2016, mayo 20). Recuperado de <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/astilleros-de-corea-del-sur-no-recibieron-ni-un-solo-pedido-de-construccion-en-el-mes-de-abril>

103 Corea vuelve a ocupar el primer lugar en construcción naval. *Full Avante News*. (2017, agosto 9). Recuperado de <http://www.fullavantenews.com/2017/09/08/corea-vuelve-a-ocupar-el-primer-lugar-en-construccion-naval/>

104 Notable alza en la industria naval de Corea del Sur. *The Korea Herald*. (2017, mayo). Recuperado de www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos.../NEW2017709749.html

nuevo submarino de 3.000 toneladas, tercera unidad de un proyecto que incluye 9 unidades en el programa Janbogo III, de los cuales esperan construir algunos buques propulsados con energía nuclear y en general dotados con sistemas avanzados de combate, incluso algunos con probabilidad de lanzamiento de misiles balísticos¹⁰⁵. Nuevas tecnologías como la propulsión con metanol están siendo implementadas por Corea del Sur, para lo cual ha firmado un contrato de fabricación de cuatro nuevos buques mercantes de 49.000 TPM los que serán entregados en 2019¹⁰⁶.



Astilleros Hyundai. Localizados en la costa de la bahía de Mipo, Ulsan, Corea del Sur.
Foto tomada de www.hyundai.eu/es/our-company/hyundai-other-divisions

Ciertamente la Armada de Corea del Sur se está fortaleciendo rápidamente para enfrentar las amenazas en su región; recientemente ha firmado con los astilleros Hyundai Heavy Industries (HHI) la construcción de 6 nuevas fragatas que estarán listas en 2026 y pertenecen a la nueva generación tipo Batch y, está recibiendo otras 4 fragatas de la clase FFX-II. En noviembre 2016 el astillero Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering (DSME) botó al agua el 8vo. submarino de una serie de 9 submarinos convencionales diésel

- 105 Corea del Sur inicia la construcción de un nuevo submarino de 3.000 toneladas. Comunidad Submarinista Latinoamericana. (2017, junio 30). Recuperado de <https://www.elsnorkel.com/2017/06/corea-del-sur-inicia-la-construccion-de.html>
- 106 Waterfront Shipping Co. tendrá cuatro nuevos buques propulsados con metanol. Revista del sector marítimo, Ingeniería Naval. (2018, febrero 15). Recuperado de <https://sectormaritimo.es/waterfront-shipping-cotendra-cuatro-nuevos-buques-propulsados-con-metanol>

eléctrico del proyecto KSS-II, logrando Corea del Sur contar al final de su programa con 27 unidades submarinas¹⁰⁷.

Indiscutiblemente, la construcción naval para el sector defensa y seguridad es parte del motor industrial, económico y tecnológico de un país; permite un importante desarrollo de ciencia y tecnología con nuevos sistemas, equipos y armas de cada vez más avanzada tecnología, no solo para uso en sus propias unidades, sino también forma parte de ese importante paquete tecnológico de exportación.

Por otro lado, el desarrollo de la industria naval en la República Popular China es relativamente reciente. Como lo menciona el académico argentino Juan Pippia, esta industria no era prioritaria hace unas pocas décadas y, por consiguiente, no tenía la capacidad de suplir los requerimientos de su Armada. La producción naval en los 70's era de baja complejidad, fabricaban buques comerciales pequeños y en el área militar destructores clase Luda, fragatas clase Jianghu y submarinos clase Ming, todos de diseño soviético.

Con la reforma económica introducida por Deng Xiaoping, la industria naval China fue objeto de reestructuración y decidieron copiar las exitosas estrategias industriales de Japón y Corea del Sur, líderes en esta actividad. Al desintegrarse la Unión Soviética, a comienzos de la década de los 90's, aparecieron nuevas tensiones e hipótesis de conflicto en la región, especialmente por el tema de Taiwán, debido a lo cual la industria naval china adquirió carácter estratégico y logró los excelentes resultados que se observan desde comienzos del siglo XXI (s.f., p. 1).

De acuerdo con Pippia, tres motivos influyeron principalmente en la priorización de la industria naval china; los políticos vincularon directamente a la industria naval con el poder militar y con la seguridad nacional. En segundo lugar, las hipótesis de conflicto, además de la situación de Taiwán, se encuentran en el mar meridional chino por sus reclamaciones de jurisdicción y por el tema de las islas Semkaku/Diaoyu con Japón; y, en tercer lugar, por la necesidad de mantener abiertas las líneas de comunicación marítimas para el aprovisionamiento permanente de combustibles y de materias primas necesarios para apoyar el crecimiento económico del país.

107 Últimas unidades de la Armada surcoreana. Revista del sector marítimo, Ingeniería Naval. (2017, noviembre 10). Recuperado de <https://sectormaritimo.es/ultimas-unidades-la-armada-surcoreana>



Buque llamado CASTILLO DE MALPICA, registrado con el número IMO: 9722962, MMSI: 256524000 es Bulk Carrier. Foto tomada de <https://www.vesselfinder.com/es/vessels/CASTILLO-DE-MALPICA-IMO-9722962-MMSI-256524000>

La crisis financiera del 2008 ayudó a impulsar la industria naval China, ya que los bajos costos de la mano de obra en este país, frente a los que se pagaban en Corea del Sur o en Japón le dieron una importante ventaja frente a la contratación de nuevos buques. Ante la coyuntura económica mundial el gobierno chino autorizó las alianzas industriales con empresas extranjeras como Mitsubishi Heavy Industries o con British Shipbuilders, lo que adicionalmente aportó mejoras en los procesos, mejora en la calidad de los trabajos y transferencia de tecnología. China finalizó en el 2016 como líder mundial en construcción naval, con más de 30 millones de CGT en su portafolio de pedidos.



foto tomada de www.diariodenautica.com/la-armada-popular-de-china-pone-en-servicio-nuevo-destructor-ddg

La Armada china ha tenido últimamente un gran crecimiento y es probable que aspiren a tener superiores capacidades a las de los Estados Unidos para disputarles la supremacía mundial, particularmente en el mar. Según el Centro de Análisis Naval de Washington D.C., la China aspira a tener entre 265 y 273 unidades navales tipo buques de superficie, submarinos y buques de apoyo logístico para el 2020¹⁰⁸.

Con el diseño y construcción de unidades muy especializadas como el portaviones CV 17 Shandong o el reciente lanzamiento de un destructor tipo 055 de 10.000 toneladas¹⁰⁹, dotado con los últimos avances tecnológicos en sistemas de defensa, de los cuales planean construir 4 unidades más, se está observando las capacidades que ha desarrollado este país, no solo en la industria naval como tal, sino en el diseño y fabricación de sistemas y equipos de alta tecnología.

Asimismo, la industria naval en Japón ha sido uno de los más importantes puntales en la economía de este país, el cual es llamado “el milagro económico de la post guerra”; ciertamente, el final de la Segunda Guerra Mundial y el período de la Guerra de Corea marcaron un punto de partida para el cambio en el modelo industrial

108 Informe: China podría tener más buques de guerra que EE.UU. en 2020. Hispantv. (2017, enero 4). Recuperado de <https://www.hispantv.com/noticias/china/329314/armada-buque-guerra-tension-portaviones>

109 Así es el avanzado buque destructor con el que China quiere imponer su poderío en el conflictivo Mar de la China Meridional. BBC. (2017, junio 28). Recuperado de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-40430163>

y, en los años 80's su industria naval era la más destacada del mundo, recibiendo pedidos por más de 7 millones de toneladas para nuevas construcciones en 1989¹¹⁰. Con el transcurso de los años esta posición de liderazgo ha sufrido fluctuaciones, compartiendo con China y Corea del Sur los primeros lugares y es así que al finalizar 2016 tenía 190 nuevos contratos para la construcción de buques de tipo comercial en un equivalente a 2 millones de toneladas, cifra inferior a los años precedentes, pero equilibrada con los buenos resultados del 2015. Japón se destacó en el 2016 por la fabricación de buques portacontenedores logrando obtener el 43% de la contratación mundial en este tipo de buques¹¹¹.

Una de las características de la modernización de Japón está marcada con los avances en ciencia y tecnología, para lo cual, por ejemplo, en el año 2015 dedica cerca del 3.28% de su PIB a programas de Investigación y Desarrollo, lo que indiscutiblemente fortalece la innovación y la calidad de su producción. Dentro de los nuevos desarrollos de la industria naval japonesa se puede mencionar el tema de dotar con un sistema de velas rígidas y paneles solares a buques tipo granelero a fin de aprovechar la energía renovable de origen eólico y solar para reducir la contaminación ambiental y la dependencia del petróleo¹¹². De igual forma, otro proyecto interesante es el de dotar a unidades a flote con sistemas de propulsión que emplean gas natural licuado, para lo cual ya construyeron el primer remolcador y están planeando construir 20 buques tipo Car Carrier (PCC) con el mismo sistema, a fin de tener buques con cero emisiones de CO₂¹¹³.

La creciente situación de inestabilidad Geopolítica en la región asiática ha motivado el reciente fortalecimiento de las Fuerzas Armadas de los diferentes países del área; la Fuerza Marítima de Autodefensa de Japón (JMSDF) no se encuentra ajena a estas tendencias y, con sus requerimientos contribuye a impulsar los

110 Manufactura en Japón. (s.f.) En Wikipedia. Recuperado de <https://es.wikipedia.org/wiki/Manufactura-en-japon>

111 Informe de la actividad del sector de la construcción naval 2016. https://sectormaritimo.es/wp-content/uploads/2017/07/informe_pymar_2016.pdf

112 Primer granelero con velas rígidas y paneles solares. Revista del sector marítimo, ingeniería naval. (017, julio 28). Recuperado de <https://sectormaritimo.es/primer-granelero-con-velas-rigidas-y-paneles-solares>

113 Principales armadores japoneses car carrier operarán naves amigables con el medio ambiente. Mundo marítimo. (2017, septiembre 15). Recuperado de <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/principales-armadores-japoneses-car-carrier-operaran-naves-amigables-con-el-medioambiente>

avances tecnológicos de la industria naval de su país. Recientemente ha puesto en servicio los buques porta helicópteros de 27.000 toneladas de desplazamiento JS Izumo y JS Kaga. Son los buques de guerra más grandes construidos por Japón desde la Segunda Guerra Mundial, los cuales se unen a los dos existentes de la clase Hyuga (19.000 toneladas), el DDH 181 JS Hyuga y el DDH 182 JS Ise.



Foto tomada del artículo La preocupante creciente tensión militar entre China y Japón por el dominio de los mares. Disponible en www.weforum.org/es/agenda/2017/05/la-preocupante-creciente-tension-militar-entre-china-y-japon-por-el-dominio-de-los-mares

Las Fuerzas Marítimas de Auto Defensa de Japón se han caracterizado por estar muy bien dotadas y es así que las fuerzas de superficie cuentan con un número muy importante de unidades tipo destructor y fragata, pero dentro de sus planes se tiene prevista la construcción de otras dos unidades de este tipo dotadas con sistemas de defensa Aegis de última generación, con capacidad para interceptar misiles balísticos, las cuales estarán listas para incorporarse a la flota en el 2020. La flota de este tipo de unidades ha pasado recientemente de 47 a 54 buques y también están haciendo una importante inversión en la adquisición de nuevos aviones de patrullaje marítimo y de helicópteros navales¹¹⁴.

114 Las cinco Armadas más mortíferas en Asia. *RT*. (2015, enero 13). Recuperado de <https://actualidad.rt.com/actualidad/163160-marinas-armadas-flotas-mortiferas-asia>

En cuanto a la fuerza submarina, Japón se encuentra en el desarrollo de nuevas tecnologías; en la actualidad poseen 19 submarinos convencionales de los cuales 7 son de la clase Soryu, 10 de la clase Oyashio y 2 de entrenamiento, pero espera contar con una flota de 22 submarinos en el año 2022. En marzo 2017 quedó en servicio el 8vo. submarino de la clase Soryu, que fue construido por Kawasaki Heavy Industries y los nuevos buques de esta clase involucran tecnologías de punta como empleo de baterías de litio para lograr mayor velocidad en inmersión, torpedos G-RX6 de grandes capacidades y habilidades para operación en aguas poco profundas, nuevos sistemas de sonar y su construcción involucra la tecnología para tener una muy baja producción de ruido¹¹⁵.

España, Francia e Italia

Antiguos imperios como el español se formaron gracias al mar, el cual, como medio de comunicación les permitió llegar a todos los puntos del planeta, pero también contribuyeron a esta grandeza la tradición marinera de sus habitantes y las habilidades y los conocimientos desarrollados para la construcción de las embarcaciones que les permitieron por varios siglos ejercer su dominio en muchos territorios. La estrategia de seguridad marítima europea señala la importancia de la seguridad en las vías de comunicación marítima para el desarrollo de la Unión Europea y, en España la seguridad marítima se considera como un elemento esencial de la seguridad nacional, donde la industria naval es calificada como una de las áreas estratégicas más importantes para los Intereses Nacionales (Calvo, 2017, p. 1).

El sector español de la industria naval sigue siendo un referente internacional por los avances tecnológicos en el diseño y en la fabricación de embarcaciones de todo tipo. En sus astilleros se construyen desde veleros mayores hasta los más sofisticados buques de guerra tipo portaviones, fragatas, corbetas y submarinos, pasando por las embarcaciones de tipo comercial especializadas como tanqueros, gaseros, graneleros y demás.

115 Japón impulsa tecnologías submarinas. Comunidad Submarinista Latinoamericana. (2017, enero 18). Recuperado de <https://www.elsnorkel.com/2017/01/japon-impulsa-tecnologias-submarinas.html>



Buque de asalto anfibio (LDH) HMAS Canberra (L02)
 Construido parcialmente por Navantia para la Armada Australiana (27.381 tons).
 Foto tomada de: www.navantia.es/ckfinder/userfiles/files/lineas_act/productos%20diciembre%202

La industria naval española está soportada en tres pilares representados por grandes y reconocidas empresas a nivel mundial como NAVANTIA, SENER y PYMAR (la cual agrupa a los pequeños y medianos astilleros). Considerando la reindustrialización que está viviendo España, se observa que hay una importante recuperación en el sector de la construcción naval. La industria naval española se puede considerar particularmente que es de carácter exportador, ya que casi el 90% de su producción es para venta al exterior.

Para el año 2016 España ocupaba el 2do. puesto entre los países de la Unión Europea relacionados con las construcciones navales, habiéndose colocado por encima de Italia, Alemania y Francia. Las construcciones navales para el 2016 están representadas en orden descendente por buques tipo remolcador, buques pesqueros, plataformas off shore, buques tanques, dragas, buques oceanográficos y ferries (PYMAR, 2016, p. 8).

En cuanto a la construcción de buques de guerra, España ha tenido un crecimiento muy destacado en lo transcurrido del siglo XXI, especialmente motivado por la modernización y renovación de su propia flota en los últimos 20 años y, porque las exportaciones de este tipo se apalancan en la venta de unidades que son construidas tomando como base las que han pasado sus períodos de prueba

operacionales en la Armada de ese país. España cuenta con la ventaja de desarrollar y producir armas y sistemas de armas desde hace muchos años, lo que incide favorablemente en los costos finales de venta. Las exportaciones de buques de guerra han colocado a España dentro de los 10 países mayores exportadores de material bélico; últimamente han construido portaaviones para Tailandia, buques de desembarco y destructores para Australia, fragatas para Noruega y patrulleros oceánicos para Venezuela, entre otros.

Otro tipo de buque de guerra construido por la Armada de España es el Buque de Aprovisionamiento en Combate como el BAC Cantabria, unidad de 19.500 toneladas de desplazamiento, que ha sido entregado tanto al gobierno australiano, como al canadiense, para solucionar los problemas de abastecimiento en el mar de sus unidades operativas. En este momento los astilleros Navantía están desarrollando un proyecto novedoso de construcción para la Armada de su país de cuatro submarinos tipo S-80 de más de 3.000 toneladas de desplazamiento; aunque el proyecto se encuentra con un importante retraso por problemas de diseño, esperan entregar en funcionamiento el primer submarino de esta clase en el año 2022. Lo más importante del proyecto es que estos submarinos están dotados de propulsión AIP, mejor conocido como sistema de propulsión por hidrógeno, lo cual le da unas capacidades operacionales muy importantes, además del planeamiento de dotarlos con misiles de largo alcance.

Por su parte, Francia siempre ha estado en los puestos de vanguardia en la industria naval a nivel mundial, no solo para dar respuesta a sus requerimientos nacionales, sino para mantener una amplia participación en el rublo exportador; señala la historia que desde el Cardenal Richelieu se buscó hacer de Francia una potencia marítima y, a lo largo del siglo XVIII se establecieron varios astilleros importantes, permitiendo que por lo menos en los últimos 350 años se fortaleciera aún más su tradición. El amplio desarrollo técnico científico le ha permitido diseñar y fabricar armas y sistemas de armas para constituir un extenso portafolio conocido a nivel mundial e inclusive probada la eficiencia de estas armas en algunas guerras o conflictos relativamente recientes, como es el caso de Malvinas/

Falkland. Francia forma parte del exclusivo club de los países con capacidad ofensiva nuclear, así como el empleo de esta energía para fines pacíficos, representado en la generación de energía, largamente utilizada a nivel nacional.

El hecho de que Francia mantenga posesiones territoriales a muy larga distancia de su territorio continental, a las cuales se accede por vía marítima y el hecho de tener límites con varios mares, hacen de esta Nación un país con profunda conciencia marítima, lo cual se refleja en tener un volumen de negocios del sector naval en el orden de los 10.500 millones de euros y generar cerca de 65.000 empleos. De su producción total el 30% corresponde a unidades de guerra, pero se resalta igualmente que Francia ocupa el primer lugar mundial en la producción de embarcaciones de recreo y que este sector de su economía, que abarca la industria naval civil y militar y la industria náutica, reciben el apoyo de la política nacional.

Los principales grupos de construcción naval militar en Europa son: DCNS en Francia, Thyssen Krupp en Alemania, BAE en el Reino Unido, Navantia en España, Fincantieri en Italia y Damen en Holanda. En la Unión Europea se han adelantado gestiones para mejorar la cooperación entre los Estados, al mismo tiempo que disminuir costos en aspectos tales como la construcción de embarcaciones de guerra; en diciembre de 2016 el Consejo de la U.E. aprobó el EDAP (European Defense Action Plan), plan que ha permitido el desarrollo de proyectos conjuntos como el FREEM (Fragata Europea Multimisión), programa de renovación de unidades emprendido por Francia e Italia, de las cuales Francia construye 11 unidades del prototipo Fragata clase Aquitaine de 6.000 toneladas de desplazamiento, mientras que Italia construirá otras 10 unidades.

El programa FREEM se inició en el año 2002 y la primera fragata fue entregada en el 2012 y finalizará en el año 2022. Francia ya ha vendido al exterior otras dos unidades de este tipo, una a Egipto y la otra a Marruecos. Estas fragatas, de muy avanzada tecnología, están dotadas de un sistema de propulsión híbrida conocidos como Combined Diesel Electric or Gas (CODLOG), que hace muy económica la operación

en funciones de patrullaje. De igual forma, está dotada con misiles franceses superficie-superficie, superficie-aire, superficie-tierra, con cañón italiano de 76 mm y con torpedos antisubmarinos de tercera generación desarrollados por los mismos países.

De otra parte, Francia le compite ampliamente a Alemania en la construcción de submarinos. Actualmente está en desarrollo un contrato muy valioso de construcción de una flota de 12 submarinos para Australia, contrato mediante el cual se efectuará la producción conjunta que conlleva un importante intercambio de tecnología y generará empleo en territorio australiano. Estas unidades son conocidas como Submarinos Shortfin Barracuda Block 1^a, que indica son derivados de la generación de submarinos nucleares de ataque barracuda; desplazarán 4.650 toneladas y el primero será entregado en el año 2019. El monto de este contrato asciende según los medios de comunicación a unos 35.000 millones de euros¹¹⁶.

Francia ha construido portaaviones, entre ellos el reconocido Charles de Gaulle de propulsión nuclear. En el año 2015 surgió una tensión política muy importante entre Francia y Rusia por la no entrega a este último país de dos unidades tipo Porta helicóptero o Buque de Asalto Anfibia de la Clase Mistral construidos por contrato firmado con Francia, debido a las sanciones económicas impuestas a Rusia a raíz del conflicto en Ucrania; una de estas unidades, bautizada como Gamal Abdel Nasser fue vendida a Egipto y zarpó de los astilleros franceses el 12 de junio de 2016. Unos pocos meses más adelante el segundo buque de este tipo bautizado Anwar al-Sadat fue entregado igualmente a las autoridades egipcias.

En cuanto a la flota de submarinos franceses, diseñados y construidos en sus propios astilleros, sobresalen las tres clases de unidades de propulsión nuclear que han estado en servicio en su flota. La primera clase estaba compuesta por 5 submarinos de la clase Le Redoutable, los cuales fueron construidos en un programa que inició en 1971 y finalizó en 1980; estos submarinos comenzaron a salir de servicio a partir de 2008. La segunda clase estaba conformada por la clase Le Triomphant de la cual se construyeron 4 unidades

116 Australia y Francia firman un contrato para 12 submarinos. *Defensa.com*. (2019, febrero 14). Recuperado de <https://www.defensa.com/afrika-asia-pacifico/australia-francia-firman-contrato-para-12-submarinos>

en un período comprendido entre 1986 y 2010. La tercera clase de submarinos nucleares está constituida por la clase Barracuda, proyecto que inició en 2007 y finalizará en 2027 con un total de 6 unidades. Todos han sido dotados con misiles de largo alcance portando cabezas nucleares con alcances superiores a los 8.000 kilómetros. Actualmente está en marcha el programa de puesta fuera de servicio de los submarinos de la segunda generación, programa que tendrá una duración de 10 años¹¹⁷.



Buque de pasajeros Harmony of the Seas de la clase Oasis perteneciente a Royal Caribbean.
Foto tomada de: www.royalcaribbean-espanol.com/findacruise/ships/home.do

Otro renglón muy importante en la construcción naval francesa está constituido por los buques de pasajeros. Es así como en los astilleros de Saint-Nazaire se han construido buques gigantescos de pasajeros como el Oasis of the Seas de la compañía Royal Caribbean, cuya capacidad es de 6.000 pasajeros y más de 2.000 tripulantes con un desplazamiento de 225.000 toneladas o posteriormente el Harmony of the Seas de la misma naviera, con un desplazamiento de 227.000 toneladas. De la misma forma, la compañía MSC Cruceros ha ordenado recientemente la construcción en estos astilleros de otros 4 buques de pasajeros con un presupuesto de 4.000 millones de euros¹⁹¹; estos buques son poseedores de excelentes

117 Las cartas de Francia bajo el mar: poderío nuclear a la francesa. *Sputnik Mundo*. (2017, agosto 26). Recuperado de <https://mundo.sputniknews.com/defensa/201708261071878885-submarinos-nucleares-tipos-francia/>

adelantos tecnológicos, generan miles de empleos y contribuyen indiscutiblemente a impulsar la economía del país.

Del mismo modo, Italia, en su calidad de antigua potencia dominante del mundo occidental y, que mantuvo este estatus por varios siglos, se considera por su misma geografía e historia como una nación marítima. Se ha destacado a través del tiempo, entre otros aspectos, por la construcción naval, lo que ha incluido el diseño y la construcción de buques de carga de diferentes tipos, tanto para contenedores, como para transporte de granos, líquidos y gases, buques de pasajeros, plataformas off shore, pesqueros, embarcaciones de placer y ocupa a nivel mundial un puesto muy importante en el tema de la construcción de las unidades de guerra, bien sea hablando de portaaviones o de diversos tipos de buques de superficie, así como en el campo de los submarinos, incluyendo igualmente el diseño y la fabricación de armamento naval, sistemas de armas, sensores, comunicaciones y demás equipos para dotar con los más adelantados sistemas tecnológicos a estos buques.

En Italia existen numerosas empresas dedicadas a la construcción y mantenimiento de embarcaciones, pero el consorcio Fincantieri es la mayor firma de construcción naval italiana; su historia industrial indica que durante los últimos 230 años ha fabricado más de 7.000 buques y cuenta con varios astilleros dentro y fuera del país. Gran parte de la producción naval en las áreas civil y militar tiene como destino final las exportaciones, contribuyendo notablemente a la economía del país y a la generación de muchos empleos directos e indirectos.

Han existido tensiones recientes con Francia por el control que podrían lograr los italianos de los astilleros Saint-Nazaire, considerados de importancia estratégica por los franceses, pero una vez salvados los escollos, los dos gobiernos han firmado un acuerdo que permitirá unir esfuerzos en este campo marítimo y presentar una defensa ante el actual empuje de la industria China y de otros países asiáticos. La industria naval en el área de las unidades de guerra sigue siendo muy floreciente y es así como en la época actual ha comenzado a construir los reemplazos para buques de la Marina Italiana requeridos para su programa de modernización, pues han

contratado la construcción de 7 unidades conocidas como Patrulleros Polivalentes de Altura, 1 buque portahelicópteros y 1 buque de soporte logístico¹¹⁸, programa que finalizará en 2026.

Paralelamente, los astilleros italianos continúan comprometidos en la construcción de las fragatas FREEM desarrolladas con Francia; Fincantieri ha botado la octava fragata de este tipo para la Marina Italiana en febrero 2018¹¹⁹, contrato que incluye 10 fragatas de 6.700 toneladas y una velocidad de 27 nudos que sirven para reemplazar las fragatas ligeras tipo Lupo y Maestrале, las cuales ya han servido por varios años. Las fragatas tipo Lupo fueron un éxito importante para la industria naval italiana, habiendo exportado en su momento varias unidades como las 7 vendidas a Perú y 6 a Venezuela. Continuando con las exportaciones, a finales del 2017 Fincantieri firmó un contrato con la Armada de Qatar a fin de construirle 7 buques por un valor de 4.000 millones de euros, entre los que se encuentran 4 corbetas, 2 patrulleras oceánicas y 1 buque de desembarco anfíbio¹²⁰. En el área del diseño y construcción de submarinos Italia ocupa un lugar muy destacado a nivel mundial y cuenta con una larga tradición exitosa que se extiende más allá de las dos guerras mundiales, ya que por ejemplo en Muggliano (Italia) se construyen submarinos desde 1907.

118 Fincantieri inicia la construcción del primer Pattugliatore Polivalente d'Altura para Italia. *Máquina de Combate*. (2018, marzo 3). Recuperado de <https://maquina-de-combate.com/blog/?p=55899>

119 Fincantieri bota la séptima fragata FREEM para la Marina Militar de Italia. *Máquina de Combate*. ()

120 Couce, B. (2017, agosto 8). La italiana Fincantieri gana el contrato con Catar al que optaba Navantia. *La Voz de Galicia*. Recuperado de https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/ferrol/ferrol/2017/08/08/italiana-fincantieri-gana-contrato-catar-optaba-navantia/0003_201708F8C2993.htm



Submarino Táctico tipo SX 506 ARC Intrépido (S-20) de la Armada Colombiana
fabricado por astilleros Cos.Mo.S. de Livorno (Italia).

Foto tomada del libro Fuerza Submarina. Colombia. pág. 133.

Son varios los diferentes tipos de submarinos que han sido diseñados y fabricados en este país con excelente acogida en el mercado internacional, entre los que se pueden citar los submarinos tácticos Cosmos SX 506 de los cuales dos unidades fueron adquiridas por Colombia a comienzos de la década de los años 1970, acompañados de las lanchas tácticas (chairs) tipo SDV (Swimmer Delivery Vehicle); otros submarinos similares fueron vendidos a países como Corea del Sur, Pakistán y Taiwán. Italia ha continuado con la producción de submarinos, llegando a la generación de los del tipo U212A de 1.500 toneladas, 20 nudos de velocidad y sistema AIP (fuel cell system); submarinos muy silenciosos, amagnéticos y permiten largos períodos de inmersión.



Foto tomada de www.marina.difesa.it/uominimezzi/Sommergibili/Pagine/default.aspx

La actual flota de submarinos italiana está conformada por unidades de varias generaciones, algunas de las cuales ya cumplen 3 décadas de servicio como las del programa Sauro III. Actualmente hay 8 submarinos pertenecientes a las siguientes clases: 4 unidades de la clase Todaro (U212A), 2 unidades de la clase Sauro III y 2 de la clase Sauro IV; en el momento Italia se encuentra en el programa de renovación en su flota de submarinos, iniciando por la clase Sauro que serán reemplazados por cuatro unidades modificadas del tipo U212A¹²¹. El submarino Romeo Romei (S-529) de la clase Todara es la unidad submarina #102 construida en los astilleros de Muggiano (Italia). En la foto aparece el submarino italiano Romeo Romei (S 529). Corresponde a la última generación de la clase Todara construido por Fincantieri y dotado con AIP celda de combustible (fuel cell system).

En el año 2016 fue suspendido el proyecto ruso-italiano para la construcción de submarinos convencionales tipo S 1000, los cuales, debido a sus características y capacidades, serían de muy bajo costo, proyecto que planteaba la venta masiva de este tipo de unidades a países incluso de bajos recursos; la empresa Fincantieri estuvo trabajando varios años con sus homólogos rusos en este proyecto, el cual se inició en 2004 pero fue detenido en 2009 y reiniciado en 2013¹²².

121 Italia bota su cuarto submarino U212A Todaro. Infodefensa.com. (2014, julio 8). Recuperado de <https://www.infodefensa.com/mundo/2015/07/08/noticia-italia-cuarto-submarino-u212a-todaro.html>

122 Rusia e Italia reanudan el proyecto de construcción del submarino S-1000. RT. (2013, febrero 17). Recuperado de <https://actualidad.rt.com/actualidad/view/86779-rusia-italia-proyecto-submarino>

En cuanto a la construcción de buques tipo cruceros para pasajeros, ferries, mega yachts y similares, la empresa Fincantieri reportó muy buenos resultados para el año 2016 y sus compromisos generales de construcción naval para los años 2017 y subsiguientes, donde informa haber entregado en el 2016 un total de 26 buques integrados por 5 cruceros, 8 buques de guerra y 13 buques para operaciones off shore. Para el 2017 incrementó a 35 unidades entregadas de las cuales 5 son cruceros, 10 son buques de guerra y 20 buques off shore. Para el 2018 planeó entregar 25 buques e informa poseer contratos por otras 37 unidades hasta el año 2021¹⁹⁷. El 15 de marzo 2018 inició en Trieste la construcción del buque de pasajeros Seven Seas Splendor, segundo buque de este tipo perteneciente a la empresa noruega Regent Seven Seas Cruises; el primer buque de esta clase, bautizado Seven Seas Explorer, fue puesto en servicio el 13 de julio de 2016.

México, Brasil y Colombia

Al analizar las capacidades de México en el área del diseño y construcción de embarcaciones para satisfacer el mercado del sector defensa y la demanda de la empresa privada, se observa inicialmente que no existe propiamente una marina mercante importante y, que la industria naval está circunscrita particularmente a tres empresas, entre las cuales sobresale ASTIMAR, entidad dependiente de la Secretaría de Marina. En un análisis efectuado a finales del 2017 se resalta que la época dorada de la construcción naval en México se situó en los años 1970 a 1982, período que coincide con el descubrimiento de los grandes yacimientos de petróleo que posee el país¹⁹⁸, aunque en los últimos años se observa un importante resurgimiento de esta industria naval.

La Secretaría de Marina de México es actualmente la responsable del mayor número de construcciones navales y es así que en sus astilleros se han fabricado y están en proceso de fabricación una gran parte de las unidades que posee la Armada de México así: en los astilleros de Tampico se ha finalizado en el 2017 la construcción de 10 patrulleros clase Tenochtitlan, en cooperación con los astilleros

holandeses Damen, derivados de la clase Damen Stan 4207. En Veracruz se construyeron 24 patrulleras interceptoras tipo Polaris, mientras que en Sonora se construyeron 2 patrulleras tipo Demócrata y en Guerrero se han construido 6 unidades tipo OPV clase Oaxaca, de un total de 8 previstas.

De igual forma es importante destacar el actual proyecto POLA (Patrulla Oceánica de Largo Alcance) que trata de la construcción de 4 fragatas de 2.350 toneladas de la clase Sigma 10514 con los astilleros holandeses DAMEN, proyecto que tiene en efecto una gran transferencia de tecnología y ejemplariza el impulso que le está dando la Armada de México a la industria naval de su país al ejecutar el plan de modernización de sus unidades. La Armada de México no posee a la fecha unidades tipo submarino para el cumplimiento de sus misiones constitucionales.



Foto de la Patrullera Oceánica de Largo Alcance para México (POLA).

Tomada de <https://products.damen.com/es-es/ranges/sigma-frigate-and-corvette/sigma-frigate-10514>

En la parte relacionada con construcciones civiles, la industria naval mexicana, con los astilleros de SEMAR a la cabeza, están comprometidos en la construcción de los 13 remolcadores que ha ordenado PEMEX para renovar su flota con 22 nuevas embarcaciones; los remolcadores son 7 tipo azimutal y 5 tipo cicloidal, además de 3 barcasas y 3 abastecedores multipropósito. Esta actividad ha permitido reactivar la construcción en algunos astilleros, como es el caso de Hutchison Ports TNG y generar un número muy

importante de nuevos empleos²⁰⁰. Como se observa, México posee las capacidades, la tecnología y el apoyo gubernamental necesarios para dar un importante impulso a la industria naval en apoyo a la estrategia marítima del país.

En el caso de Brasil, país que indiscutiblemente es un referente, no solamente a nivel vecinal y regional, sino a nivel mundial, donde los desarrollos técnico científicos son de muy alto nivel y aunque su economía presenta frecuentes altibajos, lo cual influye en el mayor o menor empuje en determinadas áreas de su política macro económica e incide en su nivel de desarrollo, continúa siendo un innovador y se destaca en muchos campos como el diseño y producción de aeronaves de combate y comerciales, así como en el diseño y fabricación de armas y vehículos de combate; en el sector de la industria naval ha tenido un gran desarrollo y tradición y ha hecho unos enormes progresos en el uso de la energía nuclear para fines pacíficos e inclusive desde hace un número importante de años ha iniciado la construcción de un submarino nuclear.

En la distribución espacial de su población se observa que la mayor parte vive en las áreas cercanas a las costas o muy cerca de ellas, sus costas tienen una gran extensión, además de lo que se refiere al aprovechamiento de la extensa cuenca de los principales ríos, incluyendo el río Amazonas, aspectos que influyen sustancialmente en la dependencia del mar y de los ríos, por lo cual la flota de la Marina de Guerra debe ser proporcional en tamaño y calidad a las amenazas que debe enfrentar y al rol que debe jugar para contribuir al logro de los objetivos nacionales. Es así que para diciembre del 2012 Brasil anunció un préstamo por 2.750 millones de euros para invertirlos en navieras y astilleros; en ese año la industria naval genera 62.000 empleos y esperan elevar el número de empleos a 100.000 en pocos años, con la construcción de otros 11 astilleros¹²³.

Actualmente la Armada de Brasil posee dentro de sus inventarios 5 submarinos convencionales, de los cuales 4 son clase Tupi y 1 clase Tikuna, resaltando que los submarinos clase Tupi corresponden a los submarinos alemanes U 209/1400, de los cuales

123 Brasil construye once nuevos astilleros. *Revista del sector marítimo, ingeniería naval*. (2012, diciembre 28). Recuperado de <https://sectormaritimo.es/brasil-construye-once-nuevos-astilleros>

el primero fue construido por los astilleros HDW en Alemania y los otros 3 en Brasil. El submarino clase Tikuna es un U 209 mejorado y también fue construido en Brasil. Actualmente la Armada de Brasil está llevando a cabo el proyecto PROSUB (Programa de Desarrollo de Submarinos) que consiste en la construcción de 4 submarinos convencionales diésel-eléctricos clase Scorpene, submarinos de diseño y construcción entre DCNS de Francia e IZAR (compañía española denominada hoy Navantia), submarinos que actualmente construye Brasil, siendo el primero de estos el SBR1 Riachuelo, el cual está en sus fases finales de construcción y será puesto en servicio a finales de 2018, el Humaitá en 2019, Tonelero y Angostura en 2020 y el SN 10 Álvaro Alberto de propulsión nuclear esperan tenerlo listo para el año 2029¹²⁴.



Submarino tipo Scorpene SBR1 Riachuelo. Construido en Brasil. Primera unidad de 4 submarinos convencionales diésel eléctrico en el programa PROSUB. SBR1 Riachuelo entrará en servicio a finales 2018 y los otros 3 terminarán en 2020. Foto tomada de: <https://interesestrategicoarg.com/2018/01/15/la-marina-de-brasil-avanza-con-la-construcción-del-submarino-clase-scorpene-s40-riachuelo>

En cuanto a la construcción de unidades de superficie, indiscutiblemente Brasil tiene una gran experiencia, ya que desde 1763 se fundó el primer astillero en Río de Janeiro y hoy tiene capacidades

124 García M., R. (217, noviembre 7). Submarino nuclear: el nuevo potencial geoestratégico de Brasil. *Infobae*. Recuperado de <https://www.infobae.com/opinion/2017/11/07/submarino-nuclear-el-nuevo-potencial-geoestrategico-de-brasil/>

para construir buques de guerra, auxiliares y comerciales de gran tamaño; en su excelente trayectoria se encuentra la construcción de las fragatas Niterói de 3.400 toneladas en la década de 1970, 4 de las cuales fueron construidas en Gran Bretaña y las otras 2 en Brasil, con una séptima unidad que fue construida posteriormente para constituirse en el buque escuela Brasil. Desde finales de 2017 se oficializó la construcción de 4 corbetas clase Tamandaré de 2.400 toneladas, las cuales contarán con asesoría extranjera, iniciando el programa en el 2019 y finalizando en 2025¹²⁵.

El descubrimiento de excelentes pozos petroleros en el área marítima por parte de Brasil fortaleció a la empresa PETROBRAS y, gracias a esto, grandes capitales fueron asignados inicialmente para la construcción de plataformas de exploración, para la construcción de buques de apoyo y de buques petroleros, pero debido a los problemas generados por inestabilidad política gran parte de estos pedidos quedaron sin concluir o fueron cancelados por PETROBRAS y sus compañías subsidiarias, generándose una importante problemática en el sector de la construcción naval. Es el caso de la cancelación de dos contratos para construir buques para transporte de gas licuado (GLP), que formaban parte de un contrato por ocho unidades similares y otros dos petroleros sin terminar en astillero de Niterói¹²⁶.

Sin embargo, la industria privada ha continuado con su esfuerzo y es así como otros proyectos han permitido la construcción de varios buques, como es el caso del Programa de Modernización y Expansión de la Flota, donde buques de gran tamaño han sido construidos, tal como el "José do Patrocínio", petrolero con capacidad para transportar 157.000 toneladas de petróleo, construido en astilleros de Pernambuco (Brasil).

125 Barreto, A. (2017, junio 5). Marina de Brasil inicia proceso de adquisición de nuevos buques de guerra. *Diálogo*. Recuperado de <https://dialogo-americas.com/es/articulos/brazilian-navy-begins-process-acquiring-new-warships>

126 PETROBRAS cancela la construcción de dos buques en Pernambuco (Brasil). *Fundación Nuestro Mar*. (2015, diciembre 16). Recuperado de <http://www.nuestromar.org/noticias/categorias/16-12-15/petrobras-cancela-construccion-dos-buques-en-pernambuco-brasil>



Buque petrolero "José do Patrocínio" de 274 metros de eslora con capacidad de transportar 157.000 toneladas de petróleo construido en astilleros de Pernambuco (Brasil).

Foto tomada de www.nuestromar.org/noticias/categorias/16-12-15/pebras-cancela-construccion-dos-buques-en-pernambuco-brasil

La marina mercante en Colombia prácticamente desapareció en los años 1992 y subsiguientes, debido particularmente a la falta de incentivos gubernamentales y a las altas cargas impositivas para el sector, lo cual indiscutiblemente afecta la estrategia marítima del país. Aunque Colombia registra la construcción de embarcaciones marítimas y fluviales para la Armada Nacional y la industria fluvial desde la década de los años 1950, es solamente unos 20 años más adelante cuando se crea, con participación del gobierno nacional, la Compañía Nacional de Astilleros (CONASTIL) empresa de capital mixto que funcionó hasta finales del siglo XX.

Las necesidades del creciente ámbito marítimo y fluvial favorecieron el desarrollo de las actividades relacionadas con el mantenimiento, reparación y construcción naval, especialmente debido a los requerimientos de la Armada Nacional. Paralelamente se inicia la construcción de pesqueros, el ensamblaje de remolcadores y en los años 1990 se da comienzo al diseño y construcción de unidades de mayor tonelaje, llegando en los años 2000 a la producción de unidades de diverso tipo tanto para suplir las necesidades para atender el problema de la narco subversión en las selvas y ríos, como para la exportación.

En los últimos 30 años se han establecido varios astilleros de la empresa privada en los dos litorales colombianos, especialmente orientados al mantenimiento y reparación de unidades, pero a partir del inicio del siglo XXI la Armada Nacional crea la mayor infraestructura de desarrollo técnico científico que existe en Colombia para prestar apoyo a las actividades marítimas y fluviales, con el establecimiento de la Corporación COTECMAR206, cuya principal sede se encuentra en Mamonal-Cartagena, con subsidiarias en Bahía Málaga, sobre la costa pacífica y Puerto Leguizamo en el río Putumayo.



Unidad tipo BDA (Buque de Desembarco Anfibio) diseñado y construido por COTECMAR. Cinco unidades de este tipo han sido construidas para la Armada Nacional de Colombia y una para la Armada de Honduras (2017).

Foto tomada de: www.cotecmar.com/productos

Esta Corporación cuenta con un amplio portafolio de productos para el sector defensa y para la industria naviera en general. Para el primer sector, además de la capacidad de modernizar y repotenciar

su propia flota submarina y sus buques capitales tipo fragata misilera de 2.000 tons, diseña y fabrica buques tipo Patrulleros de Zona Económica (OPV), Patrulleros de Costa (CPV), buques de Desembarco Anfibio (BDA), Patrulleras de Apoyo Fluvial (PAF-P y PAF-L), lanchas patrulleras de río (LPR), mientras que para el sector privado produce Remolcadores Off-shore, buques de apoyo logístico (BAL-C y BAL-L), Remolcadores de Río (EFC 3000), barcazas fluviales multicarga (BFM), lanchas ambulancia, etc. Esta empresa ha vendido varios de sus productos a países en el área americana como Brasil y Honduras.



Patrullera de Zona Económica Exclusiva tipo OPV 93C. Segunda generación de unidades OPV. Diseñada y en proyecto de construcción por COTECMAR (Colombia).
Foto tomada de www.COTECMAR.com/productos/opv93

En términos generales se puede afirmar que Colombia ha adquirido una importante posición dentro del mercado marítimo y fluvial, por su capacidad de diseñar y construir unidades que particularmente demanda el mercado del sector defensa, sin llegar aún a producir las armas que estos buques requieren, aunque con la Armada Nacional han diseñado, desarrollado y construido varias generaciones de Sistemas de Control de Tiro

para las armas de los buques que ha construido; todo lo anterior le significa poseer un importante nivel de independencia tecnológica, lo cual influye positivamente en nivel estratégico del sector y en la economía del país.



CAPÍTULO VIII

SEGURIDAD MARÍTIMA

*“Aquel que controla la mar, comercio;
aquel que controla el comercio, controla la riqueza del mundo,
y en consecuencia el propio mundo”*

Sir Walter Raleigh (1552-1618)

Generalidades

Miles de buques mercantes, enarbolando banderas de todos los países del mundo, se encuentran navegando simultáneamente alrededor del planeta efectuando todo tipo de actividades, que van desde el transporte de mercancías incluyendo fuentes de energía como petróleo, carbón y gas, así como alimentos de todo tipo y diversas materias primas y productos terminados como vehículos o equipos electrónicos o bien mercancías consideradas peligrosas como explosivos o materiales radioactivos. Pero también están actuando al mismo tiempo buques pesqueros, buques de investigación científica, buques de pasajeros, plataformas petroleras, embarcaciones deportivas y de placer, e inclusive se encuentran navegando buques de las Armadas y de los Cuerpos de Guardacostas de un número importante de Estados; estas actividades requieren ser reguladas, con el propósito de navegar en forma segura buscando la protección a la vida humana en el mar, a las embarcaciones y a las propiedades que se mueve por mares y ríos.

En el año 1948 se creó la Organización Marítima Internacional (OMI) en el seno de las Naciones Unidas, inicialmente como

Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), organismo internacional de carácter permanente para promover la seguridad marítima en forma eficaz, para generar un sistema de cooperación entre los gobiernos que facilite regular aspectos concernientes a la navegación comercial internacional, así como para promover la adopción de normas relacionadas con la seguridad marítima, eficiencia en la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques¹²⁷.

Con ocasión de la catástrofe del Titanic (abril 1912), la cual trajo consigo la muerte de 1513 personas, se estableció la Convención Internacional para la Seguridad a la Vida en el Mar, más conocida como la Convención SOLAS (acrónimo de la denominación en inglés 'Safety of Life At Sea'), cuya primera versión data de 1914 y la cual actualmente se menciona como la quinta versión SOLAS de 1974, actualizada y enmendada en varias ocasiones, cuyo objetivo primario es el de especificar los mínimos estándares para la construcción, el equipamiento y la operación de buques en forma compatible con el grado de seguridad que deben ofrecer los buques. Este Convenio SOLAS está considerado como el más importante de los tratados internacionales relacionados con la seguridad de los buques mercantes.

Concepto de Seguridad Marítima

El concepto de Seguridad Marítima abarca una gran cantidad de temas que van desde la protección a la vida humana en el mar y de las propiedades, hasta lo relacionado con la inseguridad causada por los secuestros, robos, asaltos, terrorismo, extorsiones y demás delitos que se pueden cometer en el medio marítimo afectando buques, tripulaciones, carga o pasajeros, pasando inclusive por aspectos muy importantes como las normas que regulan la navegación segura a nivel global y lo relacionado con la protección al medio ambiente marino; de la misma forma se involucra dentro del tema de la Seguridad Marítima la dificultad en la precisión de una buena

127 Breve reseña histórica de la OIM. Organización Marítima Internacional. (s.f.). Recuperado de <http://www.imo.org/es/About/HistoryOfIMO/Paginas/Default.aspx>

predicción meteorológica y, la consideración de la extrema energía del mar que se genera con mal tiempo, lo cual puede hacer insegura la navegación; en este capítulo nos referiremos más específicamente a lo relacionado con los delitos que generan inseguridad.

La actividad del transporte marítimo y fluvial representa el sector comercial que se caracteriza no sólo por agilizar y facilitar el comercio nacional e internacional, sino por ser la de mayor movimiento de carga en volumen alrededor del mundo. En la actualidad esta industria se encuentra amenazada por los constantes incidentes que se presentan como el secuestro, robo y asaltos o actos de piratería en contra de las embarcaciones, especialmente en algunas áreas puntuales de las mismas rutas de tráfico marítimo a nivel mundial, afectando sensiblemente la seguridad en todas sus dimensiones.

De acuerdo con la Estrategia de Seguridad Marítima establecida por la Unión Europea, se define a la Seguridad Marítima como una situación del sector marítimo mundial en la que el Derecho Internacional y las Leyes Nacionales se hacen cumplir, se garantiza la libertad de navegación, se protegen los ciudadanos, la infraestructura, el transporte, el medio ambiente y los recursos marinos¹²⁸. Según lo dispuesto por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), en el artículo 98 se establece la obligatoriedad de prestar auxilio a toda persona que se encuentre en peligro en el mar, así como el artículo 100 exige el deber de todos los Estados de cooperar en la represión de la piratería¹²⁹.

El uso libre y seguro del mar y de los ríos es elemento esencial del progreso y bienestar de los pueblos. La seguridad en el ambiente marítimo ha sido una permanente preocupación que abarca tanto a los dueños de las embarcaciones, como a los dueños de la carga, a las tripulaciones, a los pasajeros, a los diferentes gobiernos y, a las compañías aseguradoras, ya que todos buscan ofrecer una máxima seguridad a las embarcaciones, a las personas y a la mercancía transportada; los actos de terrorismo y la piratería que han persistido

128 European Union Maritime Security Strategy. II Purpose and Scope. Retrieved from <https://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=EN&f=ST20%2011205%202014%20INIT>

129 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Recuperado de www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

a través del tiempo, siguen causando daños económicos y físicos, llegando incluso a la producción de películas en el cine que reflejan ampliamente el impacto de estos actos delictivos, los que actualmente afectan particularmente algunos puertos y lugares de alta densidad en tránsito marítimo en el mundo como las costas de Somalia, la zona del golfo de Guinea¹³⁰ y más recientemente las costas de Venezuela¹³¹.

Los actos de terrorismo y piratería afectan a las embarcaciones militares, así como a los buques civiles. El crimen organizado, las organizaciones terroristas y la delincuencia común cometen actos delictivos contra buques en tránsito o en puerto, en aguas interiores o en alta mar, contra instalaciones portuarias y navales, lo que ha motivado la integración de esfuerzos internacionales para combatirlos en forma conjunta. Las posibles causas de los actos terroristas en el ambiente marítimo se pueden sintetizar en el deseo de causar pánico y amedrentar a las autoridades y a las empresas navieras; en buscar réditos políticos; en desviar la atención de las autoridades mientras se cometen otros actos ilícitos; en lograr beneficios económicos cuando se trata de chantaje, extorsión o secuestro; en buscar notoriedad y protagonismo a nivel nacional e internacional; o en afectar a la sociedad, a los gobiernos o a las instituciones militares como respuesta a tendencias religiosas o ideológicas de grupos delictivos.

Existen muchos casos emblemáticos en que el terrorismo y el secuestro en el ambiente marino han afectado sustancialmente la Seguridad Marítima, como el secuestro del crucero italiano Achille Lauro con 400 pasajeros (octubre 1985) por parte de terroristas palestinos donde buscaban la liberación de 50 militantes palestinos presos en Israel¹³². Otros casos están relacionados con ataques a unidades navales americanas como el efectuado el año 2000 contra el USS Cole en Yemen o el ataque con misiles al USS Mason en

130 Fonseca, J.R. (2018, abril 10). Los ataques piratas empeoran en el golfo de Guinea. *Maritime Logistics Professional*. Recuperado de <http://es.maritimeprofessional.com/news/los-ataques-piratas-empeoran-golfo-guinea-imb-242176>

131 Vinogradoff, L. (2018, mayo 30). Los piratas vuelven al Caribe por la crisis en Venezuela. *ABC Internacional*. Recuperado de https://www.abc.es/internacional/abci-piratas-vuelven-caribe-crisis-venezuela-201805300258_noticia.html

132 Secuestro del "Achille Lauro". *Canal Historia*. (s.f.). Recuperado de https://canalhistoria.es/hoy-en-la-historia/secuestro-del-achille-lauro/?cli_action=1564797479.49

octubre 2016 también desde Yemen¹³³ o el ataque al buque tanque Limburg de bandera Francesa en octubre de 2002 entrando al puerto de Al Dhaba en la ciudad de Shahr (Yemen) o el secuestro del buque tanque Han Wei de bandera Hondureña que pudo ser recuperado por la policía de Tailandia, buque al cual ya le habían cambiado el nombre por Pheaton; vale la pena mencionar también el caso del buque de pasajeros Costa Concordia, desastre en el cual perdieron la vida 32 personas, posiblemente por error humano¹³⁴.



Desastre por hundimiento del crucero italiano Costa Concordia el 13 de enero 2012, con saldo de 32 personas muertas después de zarpar de Civitavecchia (Italia). Posible causa: error humano. Foto tomada de: Maritime history: Costa Concordia disaster. <https://safety4sea.com/maritime-history-costa-concordia-disaster>

Riesgos, Amenazas y desafíos

El mar en algunos casos se puede considerar como una barrera que frena o impide la llegada fácil y rápida de una amenaza contra la seguridad del Estado ribereño, pero de la misma forma, por su gran extensión en muchas oportunidades las aguas jurisdiccionales no se encuentran debidamente protegidas y, por consiguiente, pueden presentarse incidentes que afecten la seguridad del país y de quienes hagan tránsito por estas aguas. De igual forma se menciona que hay Estados ribereños con escasa o nula capacidad para controlar

133 'Destructor de EEUU sufre nuevo ataque con misiles desde Yemen'. *HispanTV*. (2016, octubre 15). Recuperado de <https://www.hispantv.com/noticias/ee-uu-/311277/destructor-ataque-misil-costas-yemen-houthi>

134 Maritime History: Costa Concordia disaster. *Safety 4 sea*. (2018, enero 13). Recuperado de <https://safety4sea.com/maritime.history-costa-concordia-disaster/>

sus costas y aguas jurisdiccionales, así como unos pocos que son proclives y apoyan a grupos radicales, lo cual es aprovechado por los delincuentes para adelantar sus fechorías y afectar la seguridad del ámbito marítimo.

La palabra *seguridad* conlleva varios significados, especialmente en idiomas como el español; este término abarca desde “la protección frente a los daños producidos por accidentes o fenómenos de la naturaleza (en inglés *safety* y en francés *sécurité*), como a los debidos por la acción humana (*security* y *sûreté* respectivamente)” (Del Pozo, 2014, p. 4). A pesar de tener una connotación diferente, en muchas ocasiones se tiende a confundir los conceptos de *safety* y *security* y por tanto pueden ser el origen de errores de interpretación en su análisis y respuesta, pero también en invasión de áreas de responsabilidad de las autoridades en algunos países.



Fragata Noruega HINOMS Helge Ingstad colisionada en el mar del norte por el tanker de bandera de Malta Sola TS el 8 de noviembre 2018. Foto tomada de: Voytenko, Mikhail, 2018. Norwegian frigate damaged with tanker.

Foto tomada de <https://www.fleetmon.com/maritime-news/2018/24217/norwegian-frigate-damaged-collision-greek-afamax/>

En el ámbito de la seguridad (*safety*) se considera particularmente la prevención para evitar los accidentes, mientras que en caso de

la seguridad (*security*) está relacionada con actuaciones violentas producidas conscientemente por actos humanos, donde la acción de las autoridades, tanto policivas, como militares, son necesarias como agentes del Estado para la debida aplicación de la ley. En el caso específico del medio marítimo, Fernando del Pozo propone la siguiente definición de Seguridad Marítima: “...es la combinación de medidas preventivas y correctivas dirigidas a proteger el ámbito marítimo frente a amenazas y actos ilegales deliberados” (2014, p. 6), mientras que para la Seguridad Marítima frente a fenómenos de la naturaleza propone como definición: “La combinación de medidas preventivas y de respuesta dirigidas a proteger el ámbito marítimo y limitar los efectos de peligros naturales o accidentales, daños personales, daños al medio ambiente, riesgos y pérdidas económicas” (2014, p. 6).

De acuerdo con los intereses que afectan, los peligros que se observan en el ámbito de la Seguridad Marítima pueden ser clasificados en: los que afectan la seguridad del Estado, los que afectan el bienestar y la seguridad de las personas, los que afectan los intereses marítimos y los que afectan los recursos marítimos. Para el análisis se puede decir que en el caso de la seguridad (*safety*) hay riesgos y en lo relacionado con seguridad (*security*) se consideran amenazas; para ello, tomando como base lo propuesto por Fernando del Pozo, en el siguiente cuadro se consolidan los riesgos y las amenazas a la Seguridad Marítima así:

SEGURIDAD MARÍTIMA (SECURITY) Amenazas

A la seguridad del Estado	A la seguridad de las personas	A los Intereses Marítimos	A los recursos Marítimos
Terrorismo. Armas destrucción masiva. Narcotráfico. Tráfico de armas. Bloqueo líneas de comunicación marítima. Disputas territoriales. Intereses y ambiciones de expansión territorial. Ataques desde el mar.	Terrorismo. Tráfico de Personas.	Piratería. Contrabando. Conflictos regionales. Bloqueo puntos focales.	Pesca ilegal. Derrame hidrocarburos. Ensayos nucleares. Degradación medio ambiente marino o fluvial.

SEGURIDAD MARÍTIMA (SAFETY) Riesgos

A la seguridad del Estado	A la seguridad de las personas	A los Intereses Marítimos	A los Recursos Marítimos
Tsunamis. Huracanes.	Tsunamis. Huracanes. Derrame hidrocarburos.	Tsunamis. Huracanes. Colisión buques. Encallamiento buques Daños en tuberías submarinas.	Cambio climático. Derrame hidrocarburos. Ensayos nucleares. Erupciones volcánicas. Accidentes. Minería submarina ilegal. Daño plantas nucleares. Emisarios submarinos de grandes ciudades.

En el siglo XXI el tema de la seguridad colectiva ocupa un escalón muy importante frente al bienestar común y general de los Estados. Es por ello que el Secretario General de las Naciones Unidas creó un Grupo de Alto Nivel para analizar las nuevas amenazas, los

desafíos y el cambio al que nos estamos enfrentando¹³⁵. Por su parte, el Poder Naval de los Estados no puede estar ajeno a la función que le corresponde cumplir frente a las graves amenazas que pueden afectar un país, las cuales sintetiza las N.U. en:

- » **Guerras entre Estados**, como es el caso de una guerra regular y las consecuencias que esto conlleva;
- » **Violencia dentro del Estado**, por la consideración de una guerra civil, con abusos de los derechos humanos y genocidios, o las agresiones de la subversión;
- » **Pobreza, enfermedades infecciosas o epidemias y degradación del medio ambiente**, con el deterioro de la calidad de vida;
- » **Amenaza del empleo de las armas nucleares, radiológicas, químicas y biológicas**, considerando la destrucción masiva del ser humano y de su entorno;
- » **El Terrorismo** en todas sus manifestaciones;
- » **La Delincuencia Transnacional Organizada**, como es el caso del narcotráfico, la trata de blancas, el comercio ilegal de armas, municiones y explosivos, por dar algunos ejemplos.

Pero se pueden añadir otras amenazas que también afectan la seguridad en general y la Seguridad Marítima en particular como la piratería, los tráfico ilícitos de personas, la inmigración ilegal, la pesca ilegal, la exploración científica ilegal de las aguas marinas, el tránsito ilegal de desechos nucleares y el contrabando en todas sus manifestaciones, así como los derrames de hidrocarburos, la contaminación por vertimiento de aguas de lastre o de agua de sentinas de los buques, la contaminación proveniente de los emisarios submarinos de las ciudades, etc.

Indiscutiblemente el terrorismo, la piratería, el contrabando y el narcotráfico son las actividades delictivas que más afectan

135 Un mundo más seguro: nuestra responsabilidad que compartimos - Informe del Grupo del Alto Nivel sobre las amenazas, los desafíos y el cambio. Recuperado de https://www.un.org/es/events/pastevents/a_more_secure_world/

actualmente la Seguridad Marítima. El terrorismo es una amenaza que inquieta a los estados, tanto en forma individual, como a todos en conjunto, especialmente cuando esta brutalidad sobrepasa las fronteras, motivados especialmente por ideologías religiosas o por ideas políticas extremistas, pero también cuando algunos estados son patrocinadores del mismo terrorismo o cuando unos gobiernos se convierten en alcahuetas de los grupos subversivos y les ofrecen protección y garantías. Lo más preocupante es el posible empleo de armas nucleares, químicas o biológicas por parte del terrorismo mundial o de estados anárquicos.

La piratería afecta sustancialmente la Seguridad Marítima, tanto en las áreas cercanas a los puertos, como en altamar, hasta el punto de haber sido necesario crear recientemente Fuerzas Navales de Tarea Multinacionales para proteger el tráfico marítimo en el Océano Índico, donde se han adelantado operaciones como la Atalanta, bajo la tutela de EU NAVFOR (European Union Naval Forces) para combatir la piratería en las costas de Somalia o la Ocean Shield, parte de la Operation Enduring Freedom- Horn of Africa (OEF-HOA) adelantada con la OTAN220 en la misma área. En el siguiente cuadro, presentado por EUNAVFOR, se pueden apreciar los principales actos delictivos de los que se ha tenido conocimiento han sucedido desde 2008 hasta 2017 en esa área. En estas operaciones ha participado la Armada de Colombia en solidaridad con la comunidad internacional, combatiendo un delito que no tiene fronteras.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Eventos sospechosos	8	59	99	166	74	20	5	1	2	2
Ataques	24	163	174	176	34	7	2	0	1	6
Piratería	14	46	47	25	4	0	0	0	0	2
Incidentes	0	14	65	28	16	10	1	0	0	3

Tomado de Countering Piracy off the coast of Somalia. www.eunavfor.eu Key facts and figures. June 2017

El narcotráfico también está presente en todos los mares del mundo, tanto en el transporte de grandes cantidades de precursores químicos que llegan ilegalmente a las manos de quienes producen

el clorhidrato de cocaína, así como por el transporte de las armas, municiones y explosivos con las cuales los narcoterroristas “protegen” los cultivos de coca, los laboratorios de procesamiento de las drogas y las rutas de tránsito de las mismas, pero también, por el transporte en volumen de muchas toneladas de la cocaína procesada que es llevada hacia los países de consumo escondida en buques de línea, bien sea como carga o escondida en sus cascos, en lanchas rápidas, en semi sumergibles, en pesqueros o en embarcaciones de placer.

Por otra parte, la Organización Marítima Internacional (OMI), en su reporte anual de 2016¹³⁶ indica que en ese año se reportaron solo 221 casos de actos de piratería y robo armado contra buques en el mundo, lo cual equivale a 27% menos casos que en el año 2015, donde fueron denunciados 331 actos de este tipo. Donde se tuvo el mayor número de ataques fue en el mar del sur de China con 68 agresiones y en el Pacífico Suramericano y en el Caribe donde se reportaron 25 casos, mientras que en el Mediterráneo no se tuvo conocimiento de ningún caso.

Hay lugares de gran interés mundial por el movimiento de buques, que han sido afectados a través de la historia por la piratería; uno de ellos es el Estrecho de Malaca, por donde transitan alrededor de 50.000 buques al año, los cuales transportan la cuarta parte del comercio mundial representado por petróleo del Golfo Pérsico, manufacturas chinas y café de Indonesia¹³⁷, por mencionar algunos productos. Por ser una ruta tan importante de más de 500 kilómetros de largo y con un paso estrecho de apenas 2.8 kilómetros, la piratería es una actividad ilegal lucrativa y en oportunidades se le ha empleado políticamente. A pesar de que países como Indonesia, Malasia, Singapur y Tailandia se han unido para adelantar operaciones navales combinadas para contrarrestar esta amenaza, en el 2016 se reportaron 21 casos.

136 Reports on acts of piracy and armed robbery against ships. International Maritime Organization. (2017, July 5). Retrieved from <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/250%20May%202017.pdf>

137 Zances, H. (2016, octubre 24). ¿Por qué es tan importante el Estrecho de Malaca para el comercio? *Global Diplomática*. Recuperado de <https://www.forosgenerales.com/globaldiplomatica/economia/por-que-es-tan-importante-el-estrecho-de-malaca-para-el-comercio>

En términos generales se puede establecer que la afectación a la seguridad marítima puede tener tres causas principales: naturales, accidentales y deliberadas; las primeras tienen como ejemplo un tsunami, las segundas al encallamiento de un buque y las terceras a un acto terrorista. Sin seguridad los riesgos y las amenazas reducen los beneficios que se pueden obtener del mar, desmotiva la inversión de capitales en todas las industrias marítimas, disminuye la inversión en actividades de minería marítima, disminuye la explotación de las aguas marinas como fuente de alimentos, encarece el costo del transporte por vía marítima, sube las primas de las compañías de seguros, sube el costo final de los productos transportados por esta vía y finalmente afecta la calidad de vida y el bienestar de grandes y pequeñas poblaciones.

Piratería y terrorismo

En el siglo XXI donde, bajo el impacto de la Globalización, se ha venido generando en muchos países un crecimiento económico de grandes proporciones, el comercio mundial se ha hecho aún más dependiente del transporte marítimo, actividad en la cual según algunos autores se involucran a nivel mundial más de 50.000 barcos que operan con tripulaciones que involucran en el mar a más de un millón de personas (Vázquez, 2008, p. 7), sin considerar en estas cifras a los también millones de personas que prestan su valioso aporte en las instalaciones portuarias. Para todos ellos la amenaza de la piratería y del terrorismo no pasa desapercibida.

En forma particular se observa que la piratería y el secuestro de embarcaciones afectan especialmente a las embarcaciones civiles, mientras que los actos de terrorismo marítimo están focalizados sobre unidades pertenecientes a las Armadas o sobre instalaciones portuarias. Cualquiera de estos actos delictivos afecta no solo la seguridad de los países y de sus ciudadanos, sino que influyen negativamente en el concepto de la economía de las empresas y de los Estados, así como también se ven afectados los costos del transporte marítimo, la frecuencia de llegada o salida de buques de ciertos puertos y los costos de las pólizas de seguros, impactando

hasta el empleo. Ha sido tal el efecto negativo de este flagelo que las Naciones Unidas han legislado sobre el tema a fin de contribuir a mejorar la seguridad a nivel global.

El International Maritime Bureau (IMB) define la piratería como “*El acto de abordar o intentar abordar cualquier barco con la aparente intención o capacidad de usar la fuerza*”; definición clara, aunque sin especificar el fin del abordaje, el cual siempre busca un beneficio económico. Por su parte, las Naciones Unidas han establecido la definición de Piratería, considerada en el artículo 101 y subsiguientes de la denominada Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar (CONVEMAR), donde establece que constituye piratería cualquiera de los actos siguientes¹³⁸:

- “a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos: i) Contra un buque o una aeronave en alta mar o en contra de personas o bienes a bordo de ellos; ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;
- b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den ha dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;
- c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.”

Aunque el terrorismo ha estado presente en casi todos los puntos de la tierra, algunas áreas en particular se han caracterizado por ser testigos de esta reprobable actuación de grupos al margen de la ley. Los buques de la Armada de los Estados Unidos han sido víctimas del mayor número de ataques terrorista, especialmente por parte de Al Qaeda, en casos como el ataque al USS Cole (2000)

138 Convención de las Naciones Unidad sobre el Derecho del Mar. Recuperado de https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

en Aden (Yemen), o la acción contra el USS The Sullivans (2000) en Yemen, o el disparo de misiles contra los buques USS Mason, USS Nitze, y USS Ponce en el mar Rojo (octubre 2016)¹³⁹, por citar algunos ejemplos.

Buques de Armadas de otros países europeos y del medio oriente también han sido blanco de ataques terroristas como es el caso del buque aprovisionador de la Armada española Patiño, que cerca de las costas de Somalia fue atacado por piratas somalíes, siendo capturados 6 de los delincuentes (2012), o el buque de la Armada francesa Somme que fue atacado por piratas somalíes en 2009, donde la respuesta oportuna permitió la captura de 5 atacantes, o el caso del ataque con misil contra una corbeta de la Armada de Israel, la INS Hanit (2006) por parte del Hizbollah cerca a las costas del Líbano y el ataque (2015) por parte del (Estado Islámico) a un buque de la Armada de Egipto con un misil cerca a las costas del Sinaí.

En el caso de los buques mercantes también se han producido muchos ataques y acciones delictivas contra ellos, inclusive en mayor número que contra los buques de guerra, aunque no todos los casos han sido registrados oficialmente, debido particularmente a que esto influye en el mayor costo de las pólizas de seguros y a que la investigación toma tiempo. Para tener una clara idea de este flagelo, se citarán solo algunos casos: ataque al petrolero francés Limburg en Yemen (2002), lo cual trajo como consecuencias el daño en el buque, la contaminación del Golfo de Aden por petróleo¹⁴⁰, la reducción del 90% del tráfico marítimo que llegaba a Yemen, el incremento de los seguros y 3.000 personas sin empleo.

El ataque al petrolero japonés M. Star por parte de Al Qaeda en el estrecho de Ormuz (2010) tratando de bloquear este "choque point"¹⁴¹, o el ataque a un buque petrolero de Islas Marshall al pasar por Bab El Mandeb (2017) con 3 cohetes lanzados desde

139 Disparos de misiles contra buques de guerra de EE.UU. en mar Rojo. *El Espectador*. (2016, octubre 15). Recuperado de <https://www.elespectador.com/noticias/elmundo/disparos-de-misiles-contra-buques-de-guerra-de-eeuu-mar-articulo-660666>

140 Explosión de petróleo en Yemen habría sido acto terrorista. *El Universo*. (2002, octubre 11). Recuperado de <https://www.eluniverso.com/2002/10/11/0001/14/F09CC9EB522243C6A750AD888690B02F.html>

141 Petrolero japonés sufre una explosión cuando navegaba por el estrecho. *Emol*. (2010, julio 28). Recuperado de <https://www.emol.com/noticias/internacional/2010/07/28/427332/petrolero-japones-sufr-e-una-explosion-cuando-navegaba-por-estrecho.html>

otra embarcación¹⁴², o el ataque con lanzagranadas al buque gasero español Galicia Spirit (2016) al pasar por el mismo estrecho Bab El Mandeb¹⁴³. Pero los buques de pasajeros también han sido objeto de actos de piratería como es el caso del crucero Seabourn Spirit con 302 pasajeros a bordo (2005) atacado cerca a las costas de Somalia o el caso del crucero italiano de pasajeros MSC Melody con 1500 personas a bordo atacado en 2009 cerca a la costa este africana¹⁴⁴.

Los secuestros de buques mercantes nos ofrecen muchos ejemplos como el caso del Maersk Alabama de bandera norteamericana atacado por piratas somalíes, caso que dio origen a la película Capitán Phillips, o el secuestro del buque atunero de bandera española Alakrana (2009) cerca a las costas de Somalia, o el abominable crimen cometido por el grupo terrorista Abbu Sayyaf que hundió el Super Ferry 14 que zarpó de Manila (Filipinas) asesinando a 63 personas (2004), donde uno de sus cabecillas fue capturado, o el reciente caso en que un petrolero saudí es atacado en el Mar Rojo por rebeldes Huthi²³⁴ (insurgentes de Yemen).

También es importante mencionar el grave daño que se causa a las democracias y a la seguridad de los países con el contrabando ilegal de armas y municiones que circulan en grandes cantidades por el mar, así como resaltar la acción positiva de las fuerzas navales de los países comprometidos en neutralizar todas las actividades delictivas en la zona marítima; hay varios casos importantes donde se ha decomisado grandes arsenales ilegales como la interceptación por parte del buque de la Armada de Australia HMAS Darwin (2016) que a 170 millas de la costa de Omán detuvo a un pesquero sospechoso y decomisó 2.000 fusiles de asalto AK 47, 100 lanzagranadas RPG7, 40 ametralladoras pesadas PKM y 20 tubos de mortero¹⁴⁵. También el caso del buque mercante sin bandera So San, proveniente de Corea del Norte, el cual fue abordado por la Armada Española (2002) en el

142 Disparan a un petrolero en el estrecho de Bab Al Mandeb. *El Correo del Golfo*. (2017, junio 1). Recuperado de <https://elcorreo.ae/golfo/disparan-petrolero-en-estrecho-bab-mandeb>

143 Abuiñ, E., Fernández, F. y Ares, M. (2016, octubre 29). Atacan con lanzagranadas un gasero con gallegos a bordo en Yemen. *La Voz de Galicia*. Recuperado de https://www.lavozdegalicia.es/noticia/maritima/2016/10/29/atacan-lanzagranadas-gasero-gallegos-bordo-yemen/0003_201610G29P35991.htm

144 Un crucero italiano repele el ataque de un grupo de piratas con disparos. *El País*. (2009, abril 26). Recuperado de https://elpais.com/internacional/2009/04/26/actualidad/1240696805_850215.html

145 Berlinger, J. (2016, marzo 7). Marina australiana encuentra 2.000 presuntas armas iraníes en barco de pesca. *CNN*. Recuperado de <https://cnnespanol.cnn.com/2016/03/07/marina-australiana-encuentra-2-000-presuntas-armas-iranies-en-barco-de-pesca/>

golfo de Adén y le decomisó 15 misiles Scud, 15 cabezas de combate convencionales con 250 kilos de explosivo y otros productos químicos¹⁴⁶.

Otro caso importante de recordar es el hundimiento en combate en las aguas del Pacífico colombiano de la motonave Karina con 400 toneladas de armas y municiones para la guerrilla del M-19 en noviembre de 1981 por parte del buque ARC Sebastián de Belalcazar de la Armada Nacional¹⁴⁷, acción con la cual se impidió el fortalecimiento de este grupo de delincuentes, quienes posteriormente, después de un sangriento ataque al Palacio de Justicia fueron amnistiados por el gobierno de Belisario Betancur (1982-1986). Estas acciones individuales o conjuntas por parte de las Armadas indiscutiblemente contribuyen a mejorar la seguridad de los Estados.

146 González, M. (2002, diciembre 11). La Armada española intercepta en Yemen un buque norcoreano con misiles Scud. *El País*. Recuperado de https://elpais.com/diario/2002/12/11/internacional/1039561218_850215.html

147 35 años después, recuerdos del hundimiento del 'Karina'. *El Tiempo*. (2016, noviembre 14). Recuperado de <https://www.eltiempo.com/justicia/cortes/testimonios-del-hundimiento-del-karina-30953>



CAPÍTULO IX

LA OCEANOPOLÍTICA

“No hay Nación que pueda conservar lo propio si permanece inactiva”

Alfred T. Mahan

Generalidades

Para el análisis del tema de la Oceanopolítica se considera oportuno, desde el punto de vista académico, hacer un paso rápido por algunos conceptos que de una u otra forma se encuentran relacionados y cuyo conocimiento permite lograr una mejor comprensión de esta nueva ciencia acuñada por el almirante Jorge Martínez Busch (1936-2011), ex Comandante en Jefe de la Armada de Chile (1990-1997), como son los conceptos de Geopolítica y geografía política, así como sus interrelaciones, mostrando especialmente sus principales diferencias.

Rubén Cuéllar Laureano en su trabajo *‘Geopolítica. Origen del concepto y su evolución’* explica que el politólogo sueco Rudolf Kjellen, considerado el padre de la Geopolítica, propuso claramente este nuevo concepto en su libro *‘Staten Som Lifform’* (1916), cuya traducción al español es “El estado como forma de vida” (2012, p. 62). De esta forma para Kjellen *“Geopolítica es la influencia de los factores geográficos, en la más amplia acepción de la palabra, en el desarrollo político en la vida de los pueblos y los Estados”* (2012, p. 62). De otra parte, Jorge Martínez Busch establece en su documento *‘La Oceanopolítica en el desarrollo de Chile’* otra definición posiblemente más amplia del concepto

Geopolítica, también atribuida a Kjellen: Geopolítica es “*La ciencia de la influencia básica de los factores geográficos en la creación y existencia de los Estados*” o mejor compendiada como: “Geopolítica es un estudio y análisis de la conducción del estado bajo su condicionante geográfico” (1993, p. 2).

La Geopolítica ha sido objeto de estudio por mucho tiempo, pasando inclusive por el siglo XIX aun sin que apareciera el término establecido por Kjellen, pero es en especial durante el último siglo, donde han aparecido nuevas definiciones de Geopolítica, relacionando ahora este concepto con muchas variables; vale la pena añadir que estas nuevas propuestas han sido perfectamente defendidas por sus autores y dan amplitud a la interpretación del concepto. Es así como a Napoleón se le atribuye la frase de que “*La política de un Estado está en su geografía*” (IEEE, 2010, p. 16), lo cual contiene la esencia del planteamiento de Kjellen. Se puede decir entonces que en la geopolítica la política es función de la geografía.

Cuando se habla de la geografía política se puede citar a Francisco Javier Gómez Piñeira, quien con su trabajo “*La importancia de los estudios de la geografía política en los análisis estratégicos del mundo actual*” (2002), establece que este término de Geografía Política fue utilizado inicialmente por el francés Anne Robert Jacques Turgot en 1750, posteriormente por Immanuel Kant y a finales del siglo XIX por Friedrich Ratzel (1844-1904) a quien se considera “el iniciador de la Geografía Humana y de la Geografía Política”, así como uno de los fundadores de la geopolítica alemana, con la obra ‘*Politische Geographie*’ publicada en 1897.

Gómez Piñeira menciona que “*se considera a la Geografía Política como el estudio de las interrelaciones entre lo político y lo espacial, el poder y el espacio, con las organizaciones territoriales resultantes. A la Geopolítica se la considera parte de la Geografía Política y se dedica al estudio de la distribución geográfica del poder entre los Estados del mundo, con los problemas y conflictos que se dan por diferentes cuestiones de carácter político y estratégico y una visión crítica del poder y de sus implicaciones socio espaciales*”. Establece igualmente que la geografía política estudia las relaciones

entre las organizaciones políticas que desarrollan las sociedades y el espacio geográfico, en sus diferentes niveles y escalas.

En el análisis efectuado por Luisa G. Simões¹⁴⁸, menciona que Ratzel presenta en su obra 3 conceptos fundamentales relacionados directamente con lo que él llamó la organización política del suelo: la extensión, las fronteras y la posición. De igual forma planteó la teoría del crecimiento de los Estados con el símil de su crecimiento como un organismo biológico cuya vida depende de la ocupación de un suelo por parte de un pueblo; según esta teoría el Estado nace, crece y muere, pero también puede extenderse o contraerse.

El concepto de Geografía Política se puede resumir en que *“es la ciencia que estudia los acontecimientos políticos en relación con los factores geográficos y sus incidencias en los estados. Su principal objetivo es estudiar las relaciones entre la población, el estado y el territorio, para ello analiza las consecuencias del ejercicio del poder sobre un espacio”*.

Teorías de la Oceanopolítica y del Mar Presencial

Definitivamente el siglo XXI estará marcado por el incremento en el interés de los Estados por los mares y océanos, pero motivados principalmente por razones económicas o políticas, por buscar el mejor aprovechamiento de sus recursos, por extender sus propias fronteras, sumado al interés y presión de algunas organizaciones a nivel mundial que claman por la protección del medio ambiente marino y de su fauna, con el propósito de contribuir a remediar los daños que han sido producidos por el hombre al hacer un mal uso de los mares y los ríos, así como la recuperación y protección de este imprescindible recurso para el futuro de la humanidad.

El prolífico pensamiento del almirante Jorge Martínez Busch, con visión política y enfoque marítimo, dejó para la historia dos conceptos perfectamente claros, los cuales desde finales del siglo XX han engrandecido a su país al incorporar espacio oceánico a su propia extensión territorial y también han impactado a la jurisprudencia,

148 Simões, L.G. (s.f.). Friedrich Ratzel. *Hypergeo*. Recuperado de <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article542>

al derecho internacional, al mundo académico e intelectual, a las relaciones internacionales y particularmente a las relaciones entre la sociedad y el mar, así también como las relaciones entre el Estado, sus gobernantes en particular y el mar; estos son la Oceanopolítica y El Mar Presencial.

Concepto de Mar Presencial

El Almirante Martínez Busch²⁴⁴ menciona en su trabajo 'La Oceanopolítica en el desarrollo de Chile' que se refirió por primera vez al término Oceanopolítica en una Conferencia Magistral presentada en 1990 y que posteriormente, al hacer una apreciación Oceanopolítica del hemisferio austral en general, y de Chile, en particular propuso el concepto de Mar Presencial, llegando a establecer a partir de esta teoría que el Territorio Oceánico Nacional de Chile estaba conformado por la integración de tres componentes: el Mar Territorial, el Mar Patrimonial (que se conoce como la Zona Económica Exclusiva) y el Mar Presencial.

Al hablar de la Oceanopolítica no se puede dejar de lado la teoría del Mar Presencial; esta última se basa en el planteamiento de la proyección del estado más allá de las aguas territoriales. Su definición está dada por Martínez Busch como: "*Se denomina mar presencial a la zona contigua que existe entre el límite de las 200 millas de zona económica exclusiva y la alta mar adyacente en donde el Estado ribereño tiene intereses especiales que atañen a su desarrollo y seguridad. En ella el Estado ribereño podría ejercer derechos de soberanía bajo el concepto de soberanía de subsistencia*" (Martínez, 1999, p. 25).



Foto tomada de
<https://www.biobiochile.cl/noticias/2011/10/15/realizan-ceremonias-funebres-de-almirante-jorge-martinez-busch.shtml>

En el artículo *“El Mar Presencial: actualidad, desafíos y futuro”* el almirante Martínez Busch deja perfectamente claro porque es una necesidad pensar y hacer uso del denominado Mar Presencial, planteando en su análisis aspectos como la explotación de los recursos vivos en las aguas marítimas jurisdiccionales, mostrando que en un futuro estos serán escasos y por consiguiente es necesario, no solamente protegerlos, sino hacer una explotación racional de los mismos y beneficiarse de los que existen en la zona de alta mar. Al respecto incluye una frase muy apropiada para el tema y atribuida a Andrés Bello en su obra *“Principios de Derechos de Jentes”* (1834) que dice: *“Los recursos de los mares no son inagotables”*.

Plantea que hay legislación internacional sobre la explotación de los recursos minerales del fondo, suelo y subsuelo oceánico cubiertos por el alta mar. Muestra cómo la actual legislación internacional y particularmente la CONVEMAR establecen que en las zonas de alta mar los recursos existentes son patrimonio de la humanidad, pero también plantea una realidad en la cual los Estados que no estén presentes en las zonas de alta mar serán solo espectadores futuros observando como los recursos allí existentes serán obtenidos por quienes posean la tecnología para lograrlos, así como recuerda que muchas de las actuales potencias marítimas no han ratificado la CONVEMAR debido a sus propios intereses.

Pero en términos generales el artículo enfatiza que en el Mar Presencial debe haber presencia real del Estado para que pueda ser considerado como actor presente y futuro. Que estas zonas deben ser compartidas y no dejarlas solamente para explorarlas y explotarlas por las actuales potencias. Que esta presencia se puede hacer de varias formas como por intermedio de actividades científicas, pesqueras o económicas. Que el Estado debe adquirir ciertas responsabilidades que afianzarán su presencia en la zona como lo concerniente a la seguridad a la vida humana en el mar, salvamento marítimo, meteorología, seguridad a la navegación, control naval de tráfico marítimo y cartografía, por citar algunas actividades. El Mar Presencial significa estar presente realmente en el área, no solo por parte de las entidades estatales, sino también por los empresarios que exploten racionalmente los recursos allí existentes, acompañados por una importante y permanente labor del gobierno que promueva e incentive las actividades en esta zona de las aguas oceánicas.

Chile ha elevado a nivel de Ley la Teoría de Mar Presencial y define el concepto como: *“Es aquella parte de la alta mar, existente para la comunidad internacional entre el límite de nuestra zona económica exclusiva continental y el meridiano que, pasando por el borde occidental de la plataforma continental de la Isla de Pascua, se prolonga desde el paralelo del hito No. 1 de la línea internacional que separa Chile y Perú, hasta el Polo Sur”*, la cual es conocida como la Ley 18892 del 23 de diciembre de 1989.

Frente a los planteamientos del almirante Martínez Busch existe otro concepto muy importante que, indiscutiblemente será aplicado en un próximo futuro por países con grandes necesidades nutricionales o con tecnologías avanzadas que les permitan explotar los recursos de la zona de alta mar; es el concepto de la *“Soberanía de subsistencia”* de la cual habla en su definición de Mar Presencial. Invocando este concepto, cualquier Estado puede explotar los recursos allí contenidos para su propio beneficio, aduciendo que la escases de recursos en su territorio está afectando su propia seguridad, por lo cual se requiere que la actual legislación internacional sobre

la explotación de los recursos de esta zona que se han considerado patrimonio de toda la humanidad sean efectivamente compartidos y racionalmente explotados, así también como se hace necesario legislar para que esta zona de alta mar no sea origen de futuros conflictos al tratar de disputar Soberanía sobre ellos.

Concepto de Oceanopolítica

En términos generales se puede decir que la Ciencia de la Oceanopolítica considera la relación existente entre los Estados y sus espacios marítimos y/o las relaciones de poder entre los actores políticos del país y sus espacios oceánicos. La Oceanopolítica no es una 'geopolítica del mar' ni una 'geopolítica marítima' afirman Manuel Luis Rodríguez e Ignacia Cavarozzi en su artículo "Oceanopolítica". La Oceanopolítica busca de una parte vincular el mar a las decisiones y planteamientos de orden político, pero al mismo tiempo que los políticos consideren al mar para la toma de sus decisiones y que el mar sea objeto de consideración al definir los Intereses Nacionales de un país. Es muy cierto que los mares no generan votos en el ámbito político, pero es más cierto que aun cuando haya votos, no podemos subsistir sin el mar. Esto indica que debe existir una gran corriente en todos los estamentos gubernamentales, académicos, financieros e industriales que vean en el mar la compañía imprescindible para lograr la sostenibilidad y el adecuado desarrollo de la sociedad, en la actualidad y en el futuro.

Con la Oceanopolítica se busca que las actividades relacionadas con el mar también estén firmemente ligadas a los aspectos económicos, a las actividades culturales y sociales, a la industria, al desarrollo de ciencia y tecnología, así como a los temas de seguridad de todas las naciones. Con su enseñanza, análisis y discusión se busca alcanzar particularmente seis objetivos: 1) Entender que los mares y océanos son un espacio vital. 2) Entender que los espacios oceánicos son un espacio real y que de su aprovechamiento depende la contribución al desarrollo y bienestar general del país. 3) Entender cuáles han sido los procesos históricos que han contribuido a la

formación de una conciencia marítima o que se requiere para lograrla. 4) Entender que debe existir un adecuado marco jurídico que regule las actividades marítimas. 5) Entender la importancia de considerar a su propio estado como País Marítimo y, 6) Entender que se debe hacer un uso racional de esos espacios marítimos.

En el transcurso de la historia se ha visto que aquellos países que han desarrollado y proyectado su poder político, económico y militar a través del mar, han logrado convertirse en las grandes potencias mundiales y que quienes no han considerado el mar como factor de proyección y desarrollo han permanecido en los bajos niveles de progreso e influencia mundial. Para que los océanos tengan influencia en la vida de un Estado se hace necesario que existan elementos fundamentales como la cultura o la conciencia marítima del pueblo, que estos espacios sean empleados como fuente de alimento, como medio de trabajo, como fuente de ciencia y desarrollo, así como medio de esparcimiento, pero para que esta integración sea efectiva, se requiere la voluntad política de los gobernantes, que influidos por el mar puedan tomar sus decisiones políticas y que estas consideren el mar integrado al logro de beneficio y progreso para la sociedad.

Para sintetizar el Concepto de la Oceanopolítica es importante recordar que se considera al almirante Jorge Martínez Busch, ex Comandante en Jefe de la Armada de Chile (1990- 1997), como el padre de la Oceanopolítica, quien estableció la siguiente definición: *“Oceanopolítica es el concepto que considera la existencia del océano en el entorno geográfico y la influencia que esta tiene sobre las decisiones políticas. Su propósito fundamental es lograr que la gestión política considere al océano como el espacio natural para el desarrollo y crecimiento futuro del Estado”* (Dávalos, 2016, p. 17).

Vectores de la Oceanopolítica

El almirante Martínez Busch propone en 1996 que para comprender mejor el mar y administrarlo adecuadamente, a fin de corregir los errores cometidos en el pasado y los que se cometen en el presente, se requiere establecer y orientar nuevas políticas gubernamentales,

las cuales sin lugar a dudas deben ser del nivel de políticas públicas para que tengan un verdadero efecto y continuidad, de forma tal que permitan vincular realmente a los mares y océanos como un espacio de desarrollo y crecimiento; de esta forma las aguas marítimas deberían ser consideradas como un sistema en el cual se llevan a cabo procesos, donde existen límites, hay una intercomunicación permanente hacia el exterior y se busca mantener un equilibrio en los ecosistemas.

Martínez Busch considera que en el esquema general de este sistema hay factores que buscando eficiencia y productividad generan tensiones y otros que buscan controlarlo o reglamentar su uso para que no amenacen o comprometan los intereses nacionales o los colectivos, habiendo llamado vectores a estos factores; el Investigador en Ciencias Navales Jaime Dávalos los complementa y sintetiza muy claramente de la siguiente manera:

- » Vector comunicacional: El mar une a los pueblos. Las grandes potencias marítimas constituyeron imperios empleando el mar. El mar se caracteriza por el trazado de rutas de intercambio y de comercio, las cuales aparentemente se encuentran en desorden espacial alrededor del planeta, pero siguen cursos o derrotas generales determinadas por una racionalidad geográfica y económica al reducir distancias y ahorrar tiempos. Tenemos ejemplos como El Estrecho de Magallanes, El Canal de Panamá, el Estrecho de Malaca, el Estrecho de Gibraltar, etc., pero se observa que ayer, hoy y mañana los mares seguirán siendo el escenario de grandes rivalidades, especialmente motivadas por los intereses de quienes se disputan el liderazgo de ser considerados potencia o Super Potencia, lo cual incide directamente sobre la libertad de este vector comunicacional. El mar indiscutiblemente continuará siendo el camino que comunica a los productores con los consumidores y su control seguirá siendo un elemento de vital importancia en lo que se denomina la ecuación de poder¹⁴⁹. Al respecto afirma el

149 Poder, considerado como la capacidad de un Estado de influir sobre otros Estados.

almirante Martínez Busch que *“El control del mar, aunque sea imperfecto es un término importantísimo en la ecuación de poder de un Estado”*.

- » Vector productivo: El mar como sustento de la humanidad, el cual se considera frente al aprovechamiento de la riqueza y la diversidad que ofrecen sus aguas, el lecho, el suelo y el subsuelo marino para beneficio y provecho del hombre. El siglo XXI ha visto el rápido crecimiento demográfico mundial y por consiguiente la mayor demanda de sustento para la población en general, lo cual ha generado una sobre explotación de los recursos, a pesar de que en el año 2016 la FAO reportase que 815 millones de personas en el mundo están subalimentadas¹⁵⁰. De igual forma, cuando se habla de la explotación de petróleo y gas en los sub suelos marinos, se observa un incremento en la alteración de las relaciones entre los Estados y al haber una mayor demanda en el transporte de energía por los mares, se incrementa la contaminación y la posibilidad de accidentes marítimos, contribuyendo al deterioro del medio marino. Vale la pena recordar que algunos países están haciendo un esfuerzo técnico científico para fabricar buques con sistemas que produzcan la menor contaminación posible.
- » Vector recreativo y turístico: representado particularmente por el empleo del mar para esparcimiento, descanso y deportes náuticos, lo que contribuye a acrecentar el espíritu marinero de la población. El turismo, que no solo como actividad recreacional ayuda a generar descanso y apego al mar, sino las implicaciones que tiene frente al beneficio de la economía a nivel local y regional.
- » Vector urbano: representado principalmente por la interacción entre el mar y la tierra, entre el terreno de playas y el borde del mar territorial, lo cual incluye las aguas interiores marítimas y lacustres, los canales y bahías interiores, esto es, los espacios donde se ejerce plenamente la Soberanía del Estado ribereño. Este espacio se encuentra sometido a las mayores presiones

150 The state of security and nutrition in the world 2019. *Food and Agriculture Organization of the United Nations*. Recuperado de <http://www.fao.org/state-of-food-security-nutrition/es/>

políticas y sociales; es el lugar donde confluye gran cantidad de población, tanto permanente como flotante, especialmente en las áreas de turismo y, por consiguiente, donde se genera una mayor contaminación. Es uno de los puntos focales que requieren mayor reglamentación para su uso adecuado y donde se busca que la convivencia no vaya a producir el deterioro de sus aguas. Los emisarios submarinos de las diferentes poblaciones y la contaminación industrial son causa importante del deterioro de las aguas marítimas.

- » Vector jurídico: expresado a través del Derecho Internacional Marítimo y su norma compilada en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) y sus respectivos Acuerdos, lo que permite mantener unas reglas de general aceptación, que contribuyen a la sana convivencia de los Estados; los mares no separan las naciones, como ocurre con las montañas; los mares acercan las fronteras y por consiguiente a las naciones. Esa interrelación exige que haya una clara reglamentación. Manifiesta el almirante Martínez Busch que, a partir del final de la Segunda Guerra Mundial, se incrementa rápidamente la explotación económica del mar, lo cual implica igualmente el desarrollo de una nueva etapa en el Derecho Internacional Marítimo. Pero también las vías de comunicación marítimas dejan de ser consideradas netamente como medios para las relaciones comerciales y se comienzan a ver como fuentes de riqueza y subsistencia, lo cual indiscutiblemente exige reglamentaciones jurídicas precisas, pues como ejemplo se tiene que la riqueza ictiológica de los mares no es inagotable y debe haber por tanto una explotación racional de este recurso. De otra parte, argumenta el almirante Martínez Busch que, aunque el derecho marítimo se sustenta en los usos y costumbres de lo que sucede en el mar, las normas jurídicas son impuestas principalmente por las grandes potencias.
- » Vector del poder: que hace referencia al elemento de fuerza o empleo del Poder Naval, que le brinda respaldo tanto a las normas del Derecho, como a la Política del Estado ribereño y

a las normas internacionales, particularmente cuando se trata de fuerzas multinacionales en un entorno donde el incremento de la actividad marítima, de los delitos transnacionales, la depredación de las especies y la contaminación marina han desplazado el énfasis del control del mar, que anteriormente se focalizaba para los fines de la guerra en el mar. El Poder Naval es el instrumento legal que soporta las decisiones políticas del Estado y permite el ejercicio de la autoridad para el control en el cumplimiento de Leyes y Normas en los espacios oceánicos.

- » El futuro: se puede considerar que como la riqueza ictiológica de los mares no es inagotable y existe un aumento considerable en la demanda mundial de alimentos, la opción de la acuicultura contribuye a mejorar el nivel nutricional de la población. La disminución en la disponibilidad de minerales en la parte emergida del planeta presiona su búsqueda en los fondos oceánicos lo cual será origen de tensiones entre Estados. El incremento de tráfico marítimo alrededor del mundo y la automatización de los buques, aún actuando de la mano de la inteligencia artificial, posiblemente incrementen el número de accidentes y con ello la contaminación, así como el aumento poblacional en el planeta indiscutiblemente será el origen de una mayor contaminación de los espacios marítimos.

Principios Generales

Siendo la Oceanopolítica una ciencia relativamente nueva, interesante y atractiva en su desarrollo y beneficios para los Estados marítimos en particular, son muchos los analistas que han trabajado sobre este tema; especialmente se encuentran trabajos de origen chileno debido posiblemente al origen del tema. Es así como el Contralmirante Duvauchelle propone en su trabajo 'La Geopolítica y la Oceanopolítica. Sus orígenes, Fundamentos y Relaciones; perspectiva chilena' una serie de principios generales aplicados a la Oceanopolítica que pueden ser planteados y resumidos así:

- » El medio oceánico no es renovable, lo cual implica conservarlo y recuperar lo afectado.

- » La aplicación práctica de esta ciencia requiere que el Estado se adecue al empleo de los recursos disponibles en los mares y océanos.
- » Se requiere hacer un esfuerzo en la educación de la sociedad para no dar la espalda a los océanos.
- » Es necesario que no se abandonen las actividades y prioridades en el medio marino, así se presenten inconvenientes en el ciclo vital del estado.
- » Deben establecerse políticas públicas que favorezcan mantener la vinculación con el mar en forma continuada.
- » La Seguridad Nacional debe ser incluida en las consideraciones que demanda proteger los recursos oceánicos.
- » El territorio oceánico de los estados es su espacio de crecimiento y desarrollo y está integrado por las aguas marítimas jurisdiccionales.
- » La zona de alta mar debe ser igualmente considerada dentro de las políticas estatales como espacio de desarrollo y proyección.
- » La explotación de las especies vivas del mar no debe conducir al deterioro de los ecosistemas.

Apreciaciones finales que se consideran importantes sobre la Oceanopolítica: a) esta ciencia todavía es muy joven, por lo tanto, aún hay mucho por analizar y proponer al respecto. b) según su impulsador, “el propósito central de la Oceanopolítica es lograr que la gestión política aprecie la influencia del mar en el ciclo vital del Estado”, c) promover el conocimiento de la Oceanopolítica contribuirá al engrandecimiento de las naciones, d) todo país que se considere País Marítimo debe considerar la aplicación de la Oceanopolítica para su prosperidad y e) es deber de los gobernantes incorporar el mar al desarrollo del país y por ningún motivo dar la espalda a esta inmensa fuente de riquezas.

Talasopolítica

Concepto cuyo origen etimológico griego está representado por *Thálassa* que significa mar y *Politiki* que significa política, o actividad orientada a la toma de decisiones, que puede ser considerado como *“La disciplina que estudia las relaciones de poder que ejercen los actores políticos respecto del mar como medio de comunicación y fuente de recursos naturales”* (Pavez, 2017, p. 191) o también podría ser mencionada como la toma de decisiones por parte de la autoridad con respecto a los espacios marítimos bajo su jurisdicción.

No es mucho lo que se ha profundizado sobre el tema de la Talasopolítica de la cual escribe Luis Dallanegra Pedraza, investigador argentino, en su trabajo ‘Talasopolítica: El aislacionismo Marítimo de América Latina’; sin embargo, el analista Enrique Aramburu (2004) hace referencia al tema a manera de considerarlo como una disciplina que aún se encuentra en estudio y a la cual se refiere planteándola como “el estudio del espacio marítimo como componente territorial de un Estado o como ámbito de la jurisdicción estatal y su relación con la toma de decisiones” (Aramburu, 2004, p. 6-7) y por analogía con la Geopolítica propone que la Talasopolítica sea un concepto que permite “analizar los espacios marítimos como componentes del Estado”.

Posiblemente considerando lo realmente reciente del tema de la Talasopolítica, son varias las definiciones que están apareciendo al respecto; analistas han propuesto y otros propondrán nuevas definiciones con enfoques y alcances diferentes, unas muy puntuales y otras muy extensas, pero manteniendo en la mira un objetivo claro; Roberto Fernández por ejemplo, menciona la definición de Talasopolítica dada por Antonio Sebastián Pocovi como *“Palabra que abarca el tratamiento de los diversos factores que actúan en el sector del mar austral, en su lecho, su subsuelo y de las islas que de él emergen, sea del margen continental o bien de los fondos oceánicos”*(2008, p. 9); como se observa, esta definición es muy específica para una área definida y orientada como una parte de la geopolítica que se ocupa de las áreas geográficas marinas.

Por su parte, Roberto Fernández conceptualiza en el mismo trabajo mencionado anteriormente a la Talasopolítica como *“La disciplina especializada dentro de la geopolítica que procura el estudio, la elaboración, la puesta en práctica y control, para posteriores actualizaciones, de una doctrina política integral que ejecutada por un Estado u otro ente que desarrolle poder con el fin de lograr sus objetivos, resguarde y acreciente sus intereses y consolidar un grado de seguridad suficiente para ellos que le permita libertad de maniobra suficiente a través del espacio marítimo en que se proyecta o pretende proyectar sus aspiraciones soberanas o cuasisoberanas, así como también administrar en su beneficio las influencias y condicionantes, minimizando o neutralizando riesgos y amenazas que en dicho espacio marítimo se genere en su contra y que desde él podrían procurar proyectarse a su territorio firme o sobre sus decisiones políticas”* (2008, p.9).

Pero lo más interesante de la propuesta anterior de Fernández es el desglose de la misma ya que muestra sus alcances: 1) Se considera una disciplina especializada dentro del gran tema de la geopolítica, debido a que aún se encuentra en formación y con futura transformación en ciencia auxiliar de la misma geopolítica. 2) Procura el estudio, la puesta en práctica y control para posteriores actualizaciones, muestra que es una disciplina dinámica, en estructuración y con permanente retroalimentación. 3) Doctrina política integral, que busca su transformación en conciencia territorial marítima del ente político. 4) Ejecutada por un Estado u otro ente que desarrolle poder, considerando que la posición ventajosa del estado se transforme en beneficios para él mismo. 5) Con el fin de lograr sus objetivos, resguarde y acreciente sus intereses y consolidar un grado de seguridad suficiente para ellos, indicando que la aplicación de la Talasopolítica es una ruta por la cual se puede canalizar el poder de los estados. 6) Le permita libertad de maniobra suficiente a través del espacio marítimo en que se proyecta o pretende proyectar sus aspiraciones soberanas o cuasisoberanas, donde el medio oceánico es el lugar de acción en el cual deben confluir los intereses de competencia y cooperación, y 7) Administrar en su beneficio las influencias y condicionantes, minimizando o neutralizando riesgos

y amenazas que en dicho espacio marítimo se generen en su contra y que desde él podrían procurar proyectarse a su territorio firme o sobre sus decisiones políticas, donde el accionar de la Talasopolítica debe procurar maximizar las capacidades, minimizar las vulnerabilidades y neutralizar las amenazas, no solo en los mares y océanos sino también como estos pueden o deben transformarse en plataforma de proyección para procurar desde ella alterar o influenciar el espacio sólido del patrimonio territorial nacional.

Dallanegra relaciona la importancia de la Talasopolítica en América Latina con la posibilidad de que los recursos de las aguas, el suelo y el subsuelo marinos puedan contribuir en forma positiva a la oferta de alimentos, petróleo, gas natural y minerales a muchos países y en segundo lugar a la necesidad que tienen estos países de América Latina de emplear todo su potencial de recursos explotables del mar para satisfacer sus propias necesidades de consumo y que puedan igualmente contribuir a su crecimiento económico; esto es, la importancia de la Talasopolítica en América Latina está relacionada particularmente con temas de índole socio económicos (2013, p.5).

Aramburu propone como temas de estudio teórico de la Talasopolítica la delimitación territorial del mar incluyendo su naturaleza y los tipos de delimitación, así como propone el estudio de los recursos vivos y no vivos de las aguas marinas, incluyendo el análisis de las líneas de comunicación marítimas y los medios que circulan por ellas (2004, p.6-7). En términos generales propone que el estudio Talasopolítico de una región incluya a todos los actores de la zona con sus pretensiones, lo que se han adjudicado y lo que se les reconoce. Pero también plantea el mismo autor el desarrollo de una **Talasopolítica teórica** relacionando el Estado con el mar en abstracto o en categorías para análisis y la **talasopolítica práctica** representada por la relación de un Estado con una extensión marítima determinada.

La Talasopolítica tiende a confundirse con la Oceanopolítica ya que comparten algunas consideraciones; hay autores como el caso de Valdés Cerda que manifiestan “...la Talasopolítica es una rama de la geopolítica referida al océano, por lo que también se le conoce como

Oceanopolítica”, citando a Pedraza (2018). Al respecto, Aramburu plantea como definición “*La Talasopolítica es el estudio de los espacios marítimos como ámbito del ejercicio de la jurisdicción estatal*”, pero de otra parte, se puede recordar la definición elemental de Oceanopolítica propuesta por Manuel Luis Rodríguez U. donde dice que es “*El estudio científico de las relaciones oceanopolíticas que se establecen históricamente entre ciertos actores políticos y los espacios marítimos y oceánicos*”; como se observa son dos términos con similitudes pero diferentes.

Así como la Geopolítica coloca su énfasis en la tierra y, la Oceanopolítica en el mar, y en la primera se ve al mar como una vía de comunicación y comercio, mientras que la Oceanopolítica considera al mar como un espacio de desarrollo, Aramburu también propone unas diferencias fundamentales entre Talasopolítica y Oceanopolítica en la cual la primera “...es solo territorio como factor del Estado, no conciencia de la existencia del mar...” y añade que la Talasopolítica no se puede considerar como ciencia porque no enuncia leyes, mientras que la ciencia de la Oceanopolítica si puede establecerlas.

De otra parte, Antonio José Rengifo Lozano afirma en su análisis que la Talasopolítica concierne “*al estudio del espacio marítimo como componente territorial del Estado*”¹⁵¹, mientras que Dallanegra afirma que la “*Talasopolítica es una rama de la geopolítica cuyo estudio abarca el área más importante del planeta, ya que más de los dos tercios está conformado por mar y todas las riquezas vivas y minerales que hay en él*”.

Apreciaciones finales que se consideran importantes sobre la Oceanopolítica: a) esta ciencia todavía es muy joven, por lo tanto, aún hay mucho por analizar y proponer al respecto. b) según su impulsador, “el propósito central de la Oceanopolítica es lograr que la gestión política aprecie la influencia del mar en el ciclo vital del Estado” (Martínez, 1993, p. 3), c) promover el conocimiento de la Oceanopolítica contribuirá al engrandecimiento de las naciones,

151 Rengifo L., A.J. (2017). Geopolítica del mar. Viejos principios, nuevos paradigmas. *Política y Sociedad*. Recuperado de http://www.pensamiento.unal.edu.co/fileadmin/recursos/focos/215-Geopolítica_del_mar-CP_Maresy_oceanos.pdf

d) todo país que se considere País Marítimo debe considerar la aplicación de la Oceanopolítica para su prosperidad y e) es deber de los gobernantes incorporar el mar al desarrollo del país y por ningún motivo dar la espalda a esta inmensa fuente de riquezas.

Referencias

- Aguirre, H.J. (1994). Empleo limitado del poder naval. Recuperado de www.revistamarina.cl/revistas/1994/3/justiniano.pdf
- Ahmad, A. (2014). Maritime Power and Strategy. Recuperado de https://www.ndu.edu.pk/issra/issra_pub/articles/ndu-journal/NDU-Journal-2014/02-Maritime-Power-&-Strategy.pdf
- Aramburu, E. (2004). La Talasopolítica: fundamentos de una disciplina. www.cialc.unam.mx/pdf/Fundamentos%20de%20201a%20Tala.pdf
- Báez, A.J. (2012, marzo 12). Apuntes sobre el “Interés Nacional” y Elementos del Poder Nacional. Compendio 2. Recuperado de <https://relusfqrbbaanabaez.wordpress.com/2012/03/12/apuntes-sobre-el-interes-nacional-y-elementos-de-poder-nacional-sin-nombre/>
- Calvo G., C. (2017). Cooperación en el sector de la industria naval. Recuperado de http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2017/DIEEE014-2017_SectorIndustria_Naval_CalvoGlez-Regueral.pdf
- Codina D., R. (2009). Doctrina Marítima: El Poder Marítimo Nacional. Armada de Chile. Recuperado de <http://scc3c0752b973ab3f.jimcontent.com/download/version/1457186899/module/4821472366/name/Doctrina%20Maritima%20de%201a%20Armada%20de%20Chile.pdf>
- Collazos N., C. (s.f.). Conciencia marítima. *Revista de Marina*. Recuperado de <https://revistamarina.cl/revistas/1989/2/collados.pdf>
- Collin K, S.L. (2012). Seeking Balance: Force Projection, Confidence Building, and the Republic of Singapore Navy. Retrieved from https://www.academia.edu/3783646/Seeking_Balance_Force_Projection_Confidence_Building_and_the_Republic_of_Singapore_Navy
- Corbett, J.S. (1911). *Some principles of Maritime Strategy*. Qontro Classic Books.

Corbett, J.S. (1936). Algunos principios de estrategia marítima.

Escuela de Guerra Naval. Recuperado de <http://cimcon.armada.mil.co/sites/default/files/Algunos%20principios%20de%20estrategia%20mar%C3%ADtima%20-%20Julian%20S.%20Corbett.pdf>

Cuéllar L. Rubén. (2012). Geopolítica. Origen del concepto y su

evolución. Recuperado de <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:yAuH28IrbTEJ:revistas.unam.mx/index.php/rr/article/download/48963/44028+&cd=1&hl=es-419&ct=clnk&gl=co>

Dallanegra P., L. (2013). Talasopolítica: El Aislacionismo Marítimo de América Latina. Recuperado de <http://www.luisdallanegra.bravehost.com/Amlat/Talasola.pdf>

Dávalos S., J. (2016). Una aproximación a la Oceanopolítica. Recuperado de <http://geo1.espe.edu.ec/wp-content/uploads/2016/07/art21.pdf>

Davidson, B. (2008). Modern Naval Diplomacy – A Practitioner’s View.

Retrieved from https://scholar.google.com.co/scholar?q=Modern+Naval+Diplomacy.+A+Practitioner%E2%80%99s+view&hl=es&as_sdt=0&as_vis=1&oi=scholar

Del Pozo, F. (2014). La seguridad marítima hoy: la mar nunca está en calma. Recuperado de <http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/36817280433d954789b5ef77e9c5b47a/DT3-2014-DelPozo-Seguridad-maritima-hoy-Espana.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=36817280433d954789b5ef77e9c5b47a>

Escuela Superior de Guerra (ESDEGUE). (2016). Estrategia Marítima, evolución y prospectiva. Recuperado de https://issuu.com/estrategiamaritima/docs/libro_con_portada_y_portadillas_par

Escuela Superior de Guerra (ESDEGUE). (2016). Estrategia Marítima, evolución y prospectiva. Recuperado de https://issuu.com/estrategiamaritima/docs/libro_con_portada_y_portadillas_par

Escuela Superior de Guerra (ESDEGUE). (2018). Ensayos sobre Estrategia Marítima. Recuperado de https://issuu.com/edicionesdegue/docs/revista_ensayos_sobre_estrategia_ma

- Fernández, R. (2008). Talasopolítica vs. Talasocracia: una opción para potencias medianas y pequeñas. Recuperado de <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/40728>
- Gómez P., F. (2002). La importancia de los estudios de la geografía política en los análisis estratégicos del mundo actual. Recuperado de <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur25/javier.htm>
- Gorshkov, S.G. (1979). The Oceans and the Sea Power of the State. In: ed, The Sea Power of th State. Pergamon. Pages 1-58. Retrieved from <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-021944-8.50005-6>. (<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/B9780080219448500056>)
- Hartmann, F.H. (1978). The relations of Nations. Retrieved from <https://www.goodreads.com/book/show/3515540-the-relations-of-nations>
- Hattendorf, J. (2013). What is a Maritime Strategy? In: J. Jones, ed., A Maritime School of Strategic Thought for Australia: Perspectives. [online] Camberra. Retrieved from http://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/Combined%20%28web%29_0.pdf
- Herrero d. C., R. (2010). El Concepto de Interés Nacional. Evolución del Concepto de Interés Nacional. Recuperado de <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:0l1RnSpVTEYJ:https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4547890.pdf+&cd=3&hl=es-419&ct=clnk&gl=co>
- Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE). (2010). Estrategia, Geoestrategia, Geopolítica. Recuperado de http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2010/DIEEEA08-2010EstrategiaGeoestrategiaGeopolitica.pdf
- Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE). (2017). Documentos de Seguridad y Defensa 71. Diplomacia de defensa. La defensa en la acción exterior del Estado. Recuperado de http://www.ieee.es/Galerias/fichero/cuadernos/DocSeguridadyDefensa_71.pdf

- Jordán A., G. (2005). Globalización y los nuevos roles del poder naval en el siglo XXI. *Revista Marina*. Recuperado de <https://revistamarina.cl/revistas/2005/5/jordan.pdf>
- Jones, J. (2013). A Maritime School of Strategic Thoughty for Australia: Perspectives. Retrieved from http://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/Combined%20%28web%29_0.pdf
- King, C. A. M. (1963). An introduction to oceanography. Retrieved from <https://archive.org/details/introductiontooc00king/page/78>
- Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (IEHMP). (2016). Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos. Fundamentos de Doctrina Marítima. Lima, Perú. Recuperado de <http://www.iehmp.org.pe/wp-content/uploads/2016/11/Libro-CEEM-IEHMP-2016.pdf>
- Mahan, A. T. (1890) *The Influence of Sea Power Upon History: 1660–1783*. Boston: Little, Brown and Co. [trad. al castellano por los Tenientes de Navío Juan Cervera y Jácome y Gerardo Sobrini y Argullos: *La influencia del poder naval en la historia 1660-1783*. Ferrol: Imprenta de El Correo Gallego, 1901 (Copia autorizada por el Estado Mayor de la Armada, “Declarada de texto para las conferencias y lecturas de los Guardias Marinas, según el Reglamento actualmente vigente, Madrid, junio de 1974)].
- Mahan, A. (2013). Análisis de los elementos del poder naval. Geopolítica(s). *Revista De Estudios Sobre Espacio Y Poder*, 4(2), 305-334. Recuperado de https://doi.org/10.5209/rev_GEOP.2013.v4.n2.46354
- Malena, J.E. (s.f.). Un análisis de la estrategia naval de China y sus implicancias. Recuperado de <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:ka0iOhv2yjAJ:politica-china.org/wp-content/plugins/download-attachments/includes/download.php%3Fid%3D590+&cd=1&hl=es-419&ct=clnk&gl=co>

- Marín, E. (2015, noviembre 12). Los 15 barcos más grandes del mundo que surcan los mares. *GUIZMODO*. Recuperado de <https://es.gizmodo.com/los-15-barcos-mas-grandes-del-mundo-que-surcan-los-mare-1742220155>
- Martínez B., J. (1993). La Oceanopolítica en el desarrollo de Chile. Recuperado de <https://revistamarina.cl/revistas/1993/3/martinez1.pdf>
- Martínez B., J. (1996). El mar como sistema. Recuperado de <https://revistamarina.cl/revistas/1996/4/martinez.pdf>
- Martínez B., J. (1997). Chile, Nación Marítima; Potencia Marítima. Recuperado de <https://revistamarina.cl/revistas/1997/4/martinez.pdf>
- Martínez B., J. (1999). Concepto jurídico del mar presencial: pasado, presente y futuro. Recuperado de <https://revistaschilenas.uchile.cl/handle/2250/89874>
- Morgenthau, H. & Thompson, K.W. (1948). *Política ente las naciones: la lucha por el poder y la paz*, Buenos Aires, Argentina: Grupo Editor Latinoamericano.
- Pavez R., L. (2017). La proyección Talasopolítica de China y las disputas territoriales en el mar meridional. Recuperado de <https://rchri.cl/articulo/la-proyeccion-talasopolitica-de-china-y-las-disputas-territoriales-en-el-mar-meridional/>
- Pippia, J. (s.f.). Dragón de agua: El ascenso de la industria naval china. Recuperado de https://www.academia.edu/4158721/Drag%C3%B3n_de_agua_El_ascenso_de_la_industria_naval_china
- Pryce, P. (2016). Singapore's naval assets. *Maritime Security Review*. Retrieved from <http://www.marsecreview.com/2016/03/singapores-naval-assets/>
- PYMAR. (2016). Informe de actividad del sector de la construcción naval. Recuperado de http://www.pymar.com/sites/default/files/informe_pymar_2016.pdf

- Rodríguez M., J.C. (s.f.). Estructura jurisdiccional del espacio marítimo (II). [diapositivas pdf]. Recuperado de [http://titulaciongeografia-sevilla.es/contenidos/profesores/materiales/archivos/2014-03-17Jurisdicciones\(II\).pdf](http://titulaciongeografia-sevilla.es/contenidos/profesores/materiales/archivos/2014-03-17Jurisdicciones(II).pdf)
- Rodríguez, M.L. y Cavarozzi, I. (s.f.). Oceanopolítica. Paradygmas, miradas globales desde el sur del planeta. Recuperado de <http://paradigmas.over-blog.es/pages/Oceanopolitica-1866955.html>
- Royal Canadian Navy (RCN). (2016). Canada in a new maritime world. Leadmark 2050. Retrieved from http://www.navy-marine.forces.gc.ca/assets/NAVY_internet/docs/en/rcn_leadmark-2050.pdf
- Ruhe, W.J. (1970). El poder marítimo en la década del 70. *Revista de Marina*. Recuperado de <https://revistamarina.cl/revistas/1970/4/wruhe.pdf>
- Sánchez Cortés, J. (2001). Colombia y el océano. una visión prospectiva de cara al tercer milenio. Edición Armada Nacional. Retrieved from <https://search-ebsohost-com.ezproxy.javeriana.edu.co/login.aspx?direct=true&db=catt01040a&AN=pujbc.853840&lang=es&site=eds-live>
- Solís O., E. (s.f.). Poderío marítimo. *Revista de Marina*. Recuperado de <https://revistamarina.cl/revistas/1998/2/solis.pdf>
- Solís O., E. (1999). Algunas consideraciones sobre Estrategia Marítima. *Revista de Marina*. Recuperado de <http://revistamarina.cl/revistas/1999/1/solis.pdf>
- Solís O., E. (2006). La guerra en el mar y la estrategia marítima en la historia. Evolución de la Estrategia marítima. Recuperado de <https://revistamarina.cl/revistas/2006/4/solis.pdf>
- Speller, I. (2019). *Understanding Naval Warfare*. London: Routledge. Retrieved from <https://doi.org/10.4324/9781315227818>

- Spykman, N.J. (2008). *America's Strategy in World Politics: the United States and the balance of power*. Transaction Publishers. New Brunswick, U.S.A. & London, U.K. Retrieved from https://books.google.com.co/books?id=rsIwxKfuHwIC&pg=PA1&hl=es&source=gbs_selected_pages&cad=2#v=onepage&q&f=false
- Terzago C., J. (2005). Alfred Thayer Mahan (1840-1914), Contraalmirante U.S. Navy, su contribución como Historiador, Estratega y Geopolítico. *Revista de Marina*. Recuperado de <https://revistamarina.cl/revistas/2006/1/terzago.pdf>
- Till, G. (2013). *Seapower: a guide for the twenty-first century*. 3rd. Ed. Retrieved from https://books.google.com.co/books?id=V_RZHWXnsCEC&printsec=frontcover&hl=es#v=onepage&q&f=false
- Turner, S. (1974). "Missions of the U.S. Navy," *Naval War College Review*: Vol. 27: No. 2, Article 2. Retrieved from <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol27/iss2/2>
- Turner, S. & Eberley, J.H.F. (1977). Diseño de una Marina moderna: discusión de taller. EL PODER NAVAL (II) LAS SUPERPOTENCIAS Y MARINAS. Traducción de la Revista ADELPHI n° 123, por el Exemo. Sr. Vicealmirante Don Fernando MORENO DE ALBORAN Y REYNA. CSEDN. Ministerio de Defensa. Boletín de información núm. 109-IV. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4769896.pdf>
- Valdés C., R.E. (2018). *La Talasopolítica: fundamentos de una disciplina*. Recuperado de www.cialc.unam.mx/pdf/Fundamentos%20de%20201a%20Tala.pdf
- Valdivia C., R. & Ferrari d L. S., J. L. (2018). El empleo del poder naval en contribución al poder marítimo nacional. Capítulo III. El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación. Departamento de Armada de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Masa Crítica, identificado código COL123-247 en COLCIENCIAS. Recuperado de <https://esdeguelibros.edu.co/index.php/editorial/catalog/download/29/25/433-1?inline=1>

Vázquez, J.F. (2008). La amenaza del terrorismo en el ámbito marítimo. Recuperado de https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:R09t_rsQfVkJ:https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2864596.pdf+&cd=1&hl=es-419&ct=clnk&gl=co

Widen, J.J. (2011). Naval Diplomacy – A Theoretical Approach. Retrieved from <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09592296.2011.625830>



Escuela Superior de Guerra
"General Rafael Reyes Prieto"

Colombia



EsdegCol



@EsdegCol



Escuela Superior
de Guerra



EsdegCol



issuu
esdeguecol

Escuela Superior de Guerra
"General Rafael Reyes Prieto"
Conmutador (571)620 4066
Carrera 11 # 102-50 - Bogotá D.C., Colombia
www.esdegue.edu.co

