



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. Guadaluajara: 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

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/DIEEEO14-2017_SectorIndustria_Naval_CalvoGlez-Regueral.pdf
- Codina D., R. (2009). Doctrina Marítima: El Poder Marítimo Nacional. Armada de Chile. Recuperado de <http://sce3c0752b973ab3f.jimcontent.com/download/version/1457186899/module/4821472366/name/Doctrina%20Maritima%20de%20la%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). (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_navai_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>