

EL ESTADO Y EL MAR

Sergio Uribe Cáceres (Editor)



Relaciones con el Poder Marítimo, el Poder Naval y el desarrollo nacional



EL ESTADO Y EL MAR

**Relaciones con el Poder Marítimo,
el Poder Naval y el desarrollo nacional**

ISBN 978-958-56252-4-2

© ESDEGUE - DEARC, 2017

Carrera 11 No. 102-50 - Bogotá, D.C., Colombia
dptoarmada@esdegue.mil.co

© Ediciones Escuela Superior de Guerra, 2017

JEFE DEL DEPARTAMENTO ARMADA

Capitán de Navío FELIPE GÓMEZ FAJARDO

EDITOR GENERAL

Capitán de Navío (RA) SERGIO URIBE CÁCERES, Ph.D.

CONSEJO EDITORIAL

Capitán de Navío FELIPE GÓMEZ FAJARDO

Magíster MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ

Magíster LUIS HERNANDO OSORIO DUSSÁN

Doctor SERGIO URIBE CÁCERES

Doctor SAMUEL RIVERA PÁEZ

PRIMERA REVISIÓN DE PARES:

Vicealmirante (RA) LUIS ALBERTO ORDOÑEZ RUBIO, Ph.D.

SEGUNDA REVISIÓN DE PARES:

Magíster HENRY CANCELADO FRANCO.

Corrección de estilo, diseño, diagramación e impresión: Fenix Media Group S.A.S.

Primera edición: Diciembre de 2017

Impreso en Colombia - Printed in Colombia

Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni parcial, ni totalmente; al igual que no puede ser registrada en o transmitida por sistemas de recuperación de información, en ninguna forma ni por ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico, magnético, electroóptico, por fotocopia o cualquier otro, sin el permiso previo y por escrito de los titulares del Copyright.

Esta obra es resultado del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, del Departamento Armada de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Hace parte del Grupo “Masa Crítica”, identificado con código COL123-247 en COLCIENCIAS y categorizado en “C”.

Las ideas, opiniones, conclusiones y recomendaciones son de exclusiva responsabilidad de los autores y no reflejan necesariamente la posición oficial de la Armada Nacional ni la de la Escuela Superior de Guerra.

En caso de observaciones, recomendaciones o comentarios favor dirigirse al correo electrónico: sergio.uribe@usa.net

EL ESTADO Y EL MAR

**Relaciones con el Poder Marítimo,
el Poder Naval y el desarrollo nacional**



El Estado y el Mar. Relaciones con el Poder Marítimo, el Poder Naval y el desarrollo nacional. / Sergio Uribe Cáceres, editor. – 1a. Ed. – Bogotá: Escuela Superior de Guerra, 2017.

p. 312

ISBN 978-958-56252-4-2

1. Derecho marítimo - Colombia 2. Poderío naval - Colombia
3. Aguas jurisdiccionales - Colombia I. Uribe Cáceres Sergio, ed.

CDD: 341.86145 ed. 23

CO-BoBN- a1013479

“De hecho –de una u otra manera– todos los seres humanos dependemos del mar para nuestra subsistencia. Es por eso que trabajar para tener una economía azul y sumar esfuerzos a nivel internacional para que los océanos sean cada vez más saludables y sostenibles, no es una iniciativa altruista... ¡Es una obligación!”.

Juan Manuel Santos, Presidente de Colombia (2010-2018)

Palabras de cierre en el foro ‘Los Dos Océanos’,
en Cartagena de Indias el 31 de octubre de 2014.

CONTENIDO

PÁGINA

PRÓLOGO	11
PRESENTACIÓN	13

CAPÍTULO I

EL ESTADO Y EL MAR EN COLOMBIA

SERGIO URIBE CÁCERES	
HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ	
SAMUEL RIVERA-PÁEZ	17

CAPÍTULO II

LA VISIÓN MARÍTIMA DE LOS ESTADOS PARA POTENCIAR SU DESARROLLO NACIONAL

LUIS HERNANDO OSORIO DUSSÁN	55
-----------------------------------	----

CAPÍTULO III

EMPLEO DEL PODER NAVAL EN CONTRIBUCIÓN AL PODER MARÍTIMO NACIONAL

RENZO VALDIVIA CORREA (PERÚ)	103
JORGE LUIZ FERRARI DE LIMA SOARES (BRASIL)	103

CAPÍTULO IV

ARMADA DE COLOMBIA COMO ARMADA MEDIANA DE PROYECCIÓN REGIONAL - AMPRE

DARWIN ALBERTO ALONSO TORRES	
FELIPE GÓMEZ FAJARDO	135

CAPÍTULO V

IMPACTO DEL PODER MARÍTIMO EN LA POLÍTICA EXTERIOR DIPLOMACIA NAVAL

SERGIO URIBE CÁCERES 163

CAPÍTULO VI

LA SOBERANÍA MARÍTIMA

HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ..... 193

CAPÍTULO VII

AGENDA DE SEGURIDAD REGIONAL

JOSÉ LUIS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ (MÉXICO) 229

CAPÍTULO VIII

LA ARMADA NACIONAL Y LA AUTORIDAD MARÍTIMA EN COLOMBIA: HACIA UNA AUTORIDAD ACUÁTICA INTEGRAL

SAMUEL RIVERA-PÁEZ 253

CAPÍTULO IX

PODER NAVAL Y OPERACIONES DE PAZ EN COLOMBIA

JOSÉ FERNANDO WIEDMAN ZABALETA

HENRY MANUEL VALLEJO RUBIANO

SAMUEL RIVERA-PÁEZ 281

PRÓLOGO



El Comando de la Armada Nacional continúa apoyando los esfuerzos que desde la academia se generan para contribuir al momento nacional de Colombia como un país con un mar bioceánico y en transición hacia la paz. La importancia global de los mares y el nuevo espectro evolutivo de las amenazas, exigen realizar análisis profundos y sustentados sobre las problemáticas actuales en el entorno marítimo nacional, regional e internacional.

La necesidad de participar en la generación de una conciencia marítima nacional y fomentar en los diferentes escenarios nacionales la cimentación de un pensamiento marítimo, hacen que esfuerzos académicos como el presente libro, *El Estado y el Mar. Relaciones con el Poder Marítimo, el Poder Naval y el desarrollo nacional*, sean un elemento fundamental y necesario en el desarrollo de una nación que como Colombia está obligada a conocer, entender y aprovechar sus vastas potencialidades marítimas.

Este tercer libro –producto de la gestión de investigación del Departamento Armada de la Escuela Superior de Guerra– sigue la ruta trazada por las dos anteriores publicaciones apoyadas por el Comando de la Armada Nacional: *Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva* (2016) y *Seguridad Marítima. Retos y Amenazas* (2017). Su propósito primordial es disertar y aportar ideas y análisis sobre los principales conceptos inherentes al nuevo orden en la agenda marítima nacional.

La temática tratada en los diferentes capítulos del libro enmarca la relación indisoluble entre el Estado y el mar, tanto en Colombia como

a nivel internacional, a partir del examen de conceptos estratégicos de amplio alcance y profundidad. Se advierte claramente la intención de organizar una estructura teórica que coadyuve a la comprensión del mar y de sus asuntos conexos, como un ingrediente esencial de la participación nacional en los nuevos escenarios y retos navales y marítimos estratégicos, que son el presente y el futuro inmediato del país en relación con el mar.

En el texto se examinan tópicos centrales sobre el mar y su realidad actual, a saber: la visión marítima de los Estados para fomentar su crecimiento y proyección; el empleo del Poder Naval en la protección de los intereses marítimos; o la influencia del Poder Marítimo en el ámbito externo a favor de los intereses nacionales de Colombia. De otra parte, se estudia a la Armada Nacional como una herramienta esencial para el crecimiento y seguridad del país, partiendo de ser una marina mediana de proyección regional, pero con una capacidad global no regular, es decir, no sostenible de manera permanente. Por último, se abordan temas de gran importancia como la soberanía marítima, la seguridad regional, la autoridad marítima y las operaciones de paz como estrategia de proyección y cooperación internacional, sostenidas por un Poder Naval capaz e influyente.

Para aquellas instituciones y hombres que creen que es el momento del mar en Colombia, esfuerzos teóricos y académicos como esta publicación sobre el Estado y su entorno oceánico plasman una lógica marítima contemporánea respecto de la evolución del poder en pleno siglo XXI. El completo compendio de temáticas analizadas en los diversos ensayos de autores nacionales e internacionales, aportan material valioso y pertinente al propósito de forjar una conciencia nacional colectiva que tenga la capacidad de comprender el mar y reconocer su vital importancia en el progreso de la nación colombiana.

Almirante **Ernesto Durán González**
Comandante Armada Nacional

PRESENTACIÓN

La relación actual del Estado colombiano con el mar –identificado no como un recurso sino como un sistema que potencia el desarrollo de la Nación– está sujeta a un ordenamiento jurídico conformado por los documentos rectores, las disposiciones, los acuerdos y los conceptos que regulan el sector marítimo nacional, su entorno y sus asuntos conexos. Asimismo, existe un marco reglamentario e institucional que protege, promueve y controla la actividad marítima nacional. Y finalmente, se apoya en unas directivas del más alto nivel expedidas en relación con la seguridad, la defensa y las políticas de proyección del país cimentadas en el océano.

Este vínculo Estado-mar adquiere una connotación mayor en una nación como Colombia que por su geografía y ubicación espacial goza de una condición privilegiada. Su posición en la esquina noroeste de Suramérica –en el centro del continente americano– le otorga unas ventajas geopolíticas de suyo evidentes y su cercanía al canal de Panamá, sus costas bañadas por dos océanos y su fácil acceso al mar Caribe, le dan al país una muy importante proyección de carácter eminentemente oceanopolítico.

De otra parte, la superficie marítima de Colombia, que cubre una superficie de 928.660 Km² y equivale al 44,8% de la extensión total del país que alcanza los 2'070.408 Km², es un factor adicional que define indisolublemente la relación del país con sus aguas jurisdiccionales circundantes. Aunado a la longitud de sus costas en el océano Pacífico y en el mar Caribe que alcanzan una extensión de 1.599 y 1.932 kilómetros, respectivamente, y sus fronteras con once países en seis límites marítimos, dos terrestres y tres marítimo-terrestres.

En este escenario el pueblo colombiano ha tenido desde siempre una relación con el mar que se puede calificar por lo menos de ambigua. Una verdadera paradoja en un país de entorno marítimo pero con clara raigambre

mediterránea. El Capitán de Navío Enrique Román Bazurto asevera sobre tal apreciación: “*Es un hecho aceptado por la mayor parte de la opinión pública que Colombia no ha podido despertar del letargo mediterráneo, afianzado en el país desde la Colonia, confirmado en la República Decimonónica y continuado como amenaza latente en el siglo XX*”¹

Sin embargo, como una paradoja más, el océano fue parte de la milenaria cultura prehispánica del país de una manera arraigada y natural. Un vínculo cimentado en el obligatorio contacto de sus predecesores aborígenes –como los *Kogui*, ancestral pueblo indígena que hoy habita la Sierra Nevada de Santa Marta en el norte de Colombia– con los recursos que requerían extraer del mar, el Caribe en este caso.

La milenaria historiografía *Kogui* relata en su particular cosmovisión: “*Primero estaba el mar. Todo estaba oscuro. No había sol, ni luna, ni gente, ni animales, ni plantas. El mar estaba en todas partes. El mar, la madre*”² No obstante, con la llegada de los conquistadores españoles a bordo de sus carabelas al llamado ‘Nuevo Mundo’ de finales del siglo XV, el mar adquirió una nueva dimensión para los pueblos originarios de la América española en general, y sobre todo para la Colombia de la época, en particular.

Mientras los océanos fueron espacios insondables por inaccesibles, no existió el requerimiento de dividirlos ni de reglamentarlos al no haber posibilidades reales de utilizar el mar y menos de explotarlo. Los nuevos medios de navegación cada vez más grandes, más rápidos, más rentables y con mayor autonomía –desde las balsas de remos a los inmensos buques portacontenedores actuales– en unión con la tecnología moderna puesta al servicio de la explotación de los recursos marinos, originaron “*la necesidad de dotar de una reglamentación jurídica a los fondos marinos, hasta entonces en condición de vacuum iuris, (lo que) constituyó el puntal para una puesta en tela de juicio del conjunto de problemas del Derecho del Mar*”³

1 ROMÁN BAZURTO, Enrique. *Análisis Histórico del Desarrollo Marítimo Colombiano*. Centro Editorial Fondo Rotatorio de la Armada Nacional, 2da. Edición. Bogotá, 2000, pág. 1.

2 Mito *Kogui* de la creación, Museo del Oro del Banco de la República, Bogotá. Citado por ROMÁN BAZURTO, Enrique. *Análisis Histórico del...* 2da. Edición. Ob. Cit., pág. 21.

3 GÓMEZ-ROBLEDO, Alonso. *En Tratado de Derecho del Mar*. Prólogo. Universidad del Rosario. Bogotá, 2016, pág. 29.

De este modo, la ‘doctrina del mar libre’ de Hugo Grocio⁴ sucumbió ante la realidad del avance de principios como el de soberanía, hacia la ocupación del nuevo territorio marítimo reclamado por las naciones con costas y mares adyacentes. El examen de estos aspectos y de la interrelación que obligatoriamente se genera entre ellos, alimentó la labor de construcción de esta publicación, la cual pretende aportar al análisis académico desde la experiencia colombiana.

Doscientos años han transcurrido desde la formación de Colombia como nación independiente y de manera consecuente la relación del Estado colombiano con el mar evolucionó significativamente. El presente libro, *El Estado y el Mar. Relaciones con el Poder Marítimo, el Poder Naval y el desarrollo nacional*, aborda esta trascendental temática y procura dilucidar sobre sus aspectos más importantes desde diversas e interesantes perspectivas.

En su primer capítulo, *El Estado y el mar en Colombia*, se hace un estudio de la organización legal del Estado colombiano en relación con el mar que lo circunda, la cual permite establecer el uso y aprovechamiento adecuados de los espacios marítimos jurisdiccionales de nuestro país. En el capítulo II, *La visión marítima de los Estados para potenciar su desarrollo nacional*, se presenta la importancia del mar a nivel global y los desafíos que representa en el concierto de los Estados, dando una mirada a la problemática a nivel nacional, regional e internacional.

El libro avanza en su capítulo tercero, *Empleo del Poder Naval en contribución al Poder Marítimo nacional*, hacia el examen de los roles del Poder Naval en la protección de los intereses marítimos nacionales y profundiza en el capítulo IV, *Armada de Colombia como Armada mediana de proyección regional*, sobre la proyección, medios y tareas que debe visualizar la Armada de Colombia en su aporte a la construcción del país marítimo que le demanda la realidad globalizada contemporánea.

En el capítulo quinto, *Impacto del Poder Marítimo en la Política Exterior - Diplomacia Naval*, se hace un estudio del rol internacional de la Armada Nacional a través de su participación en operaciones navales de carácter internacional, mientras en el capítulo VI, *La Soberanía Marítima*, se examina la relación de complejidad espacial del régimen jurídico de los océanos en el nuevo Derecho del Mar y la soberanía marítima en el siglo

4 TILL, Geoffrey. *Poder Marítimo, una guía para el siglo XXI*. Ob. Cit., pág. 453.

XXI. En el capítulo VII, *Agenda de Seguridad Regional*, el análisis toma un rumbo alterno al disertarse sobre la estrategia que deben seguir los países del continente para combatir de manera transversal los problemas comunes en la región, a partir de una visión de la Marina mexicana.

En el capítulo VII, la *Armada Nacional y la Autoridad Marítima en Colombia: Hacia una Autoridad Acuática Integral*, se analizan diferentes aristas del ejercicio de la autoridad en el mar y el papel que el poder naval ha tenido en su desarrollo. Se resalta la importancia de la función de policía marítima y el por qué la Armada debería asumir las funciones como autoridad fluvial nacional.

Así, el Departamento Armada de la Escuela Superior de Guerra continua produciendo textos de alta calidad teórica y analítica, con la intención de contribuir a la superación de una visión limitante nacional en cuanto a las posibilidades de inserción de Colombia en escenarios diferentes a los acostumbrados. Es decir, en los marítimos. Es hacia ese objetivo que debe direccionarse la Nación, con el propósito de alcanzar los niveles de influencia que esta merece y requiere. Y que solo los garantiza una proyección oceanopolítica que aproveche, promueva y proteja los intereses marítimos nacionales.

Capitán de Navío (RA) Sergio Uribe Cáceres

Docente-Investigador Departamento Armada

Bogotá, diciembre de 2017

CAPÍTULO I

EL ESTADO Y EL MAR EN COLOMBIA*

SERGIO URIBE CÁCERES¹
HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ²
SAMUEL RIVERA-PÁEZ³

“Colombianos, las armas os han dado la independencia, las leyes os darán la libertad”.

**General Francisco de Paula Santander,
Vicepresidente de Colombia. (1792-1840).⁴**

Introducción

Colombia ha sido a lo largo de su historia republicana una nación de leyes y de legisladores. Desde sus propios orígenes, el valor intrínseco

* Este capítulo es resultado del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, del Departamento Armada de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Hace parte del Grupo “Masa Crítica”, identificado con código COL123-247 en COLCIENCIAS y categorizado en “C”.

- 1 **Capitán de Navío (RA) Sergio Uribe Cáceres.** Doctor en Derecho Internacional (*Summa Cum Laude*) de la Universidad Alfonso X El Sabio, de Madrid, España. Magister en Seguridad y Defensa Nacionales y Docente-Investigador en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Ingeniero Naval y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval Almirante Padilla. Correo electrónico sergio.uribe@usa.net
- 2 **Capitán de Navío (RA) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz.** Ingeniero Naval y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval Almirante Padilla. Especialista en Administración Financiera de la Universidad EAN. Magister en Relaciones y Negocios Internacionales de la Universidad Militar Nueva Granada. Docente-Investigador en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Correo electrónico: mauriciorodriguez222@yahoo.com
- 3 **Capitán de Navío (RA) Samuel Rivera-Páez.** Doctor en Ciencias Sociales y Humanas de la Pontificia Universidad Javeriana. Magister en Economía del Medio Ambiente y los Recursos Naturales del programa Conjunto entre la Universidad de los Andes y la Universidad de Maryland, College Park, Estados Unidos. Docente-Investigador en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Oceanógrafo Físico y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval Almirante Padilla. Contacto: rivas@esdegue.mil.co
- 4 Inscripción grabada en la entrada del Palacio de Justicia de Colombia, pronunciada por el General Santander, prócer de la independencia colombiana, en el Congreso de Cúcuta de 1821.

de la ley como principio esencial de la vida en comunidad ha sido uno de los pilares fundamentales de la sociedad colombiana y este precepto se ha extendido de manera consecuente al ámbito internacional: “Colombia ha tenido una tradición en el Derecho Internacional, no solo de acoger las instituciones normativas y la autoridad de los organismos internacionales, sino que en algunos casos ha contribuido en la formación de doctrina y jurisprudencia” (Cadena, 2005).

El respeto y acatamiento de la normatividad internacional en cuanto al Derecho del Mar, se materializó con la inclusión en el ordenamiento jurídico colombiano de las principales disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR), como se explicará más adelante. No obstante, es pertinente anotar que los Intereses Nacionales del país han sido el marco que ha actuado como filtro regulador para que las nuevas normas se adopten a través de los procedimientos establecidos, previniendo y evitando de este modo los riesgos que pudieran atentar contra la soberanía, la seguridad o la defensa nacionales.

Para esclarecer ese concepto, se puede afirmar que los intereses nacionales buscan proteger la seguridad del Estado y promover el bienestar ciudadano. El politólogo y profesor Alejo Vargas los clasifica en dos: vitales y estratégicos. Los primeros definidos de la siguiente forma:

Son aquellos que se están dispuesto a proteger y, llegado el caso, a defender ante cualquier riesgo o amenaza por afectar a su supervivencia como nación. Su defensa es, por tanto, irrenunciable y exige subordinar a ella cualquier otro interés... son, en realidad, los elementos constitutivos del Estado que deben preservarse de cualquier agresión: el territorio... con sus accesos aéreos y marítimos, la población, el ordenamiento constitucional, la soberanía y la independencia. (Vargas, 2010).

Sobre los intereses estratégicos (Vargas, 2010) opina que son “aquellos que aportan seguridad a nuestro entorno y cuya protección contribuye decisivamente a la defensa de los intereses vitales. Destacan entre ellos los que se derivan de la situación geográfica y condición marítima...”.

Conforme a lo dicho, se definen los Intereses Nacionales de Colombia como la formulación de las aspiraciones, necesidades y valores fundamentales de la Nación, que son esenciales alcanzar para resolver los problemas inherentes a su territorio y al desarrollo político, económico y social del pueblo colombiano dentro de un ambiente con suficiente seguridad y en el marco de la interacción entre los Estados.

Los Intereses Nacionales colombianos se encuentran establecidos implícita o explícitamente en la Constitución Política Nacional y los intereses vitales, es decir, aquellos que están ligados a la existencia de la nación colombiana, son:

- La supervivencia de Colombia como una nación libre y soberana, que garantice la integridad territorial, la seguridad de sus habitantes y preserve valores fundamentales como la identidad cultural y la biodiversidad del país.
- Una economía sana y creciente que asegure el bienestar de la población.
- La estabilidad interna, que permita la libertad política, la protección y defensa de los Derechos Humanos y garantice la vigencia de las instituciones democráticas.
- Una política exterior orientada hacia la integración regional y mundial (Matallana, 2013).

Para la consecución de estos intereses es necesario mantener cinco condiciones básicas que ofrezcan la garantía de su permanencia en el tiempo:

1. Seguridad, que consiste en mantener a cubierto los intereses nacionales de interferencias y perturbaciones sustanciales, tanto en paz como en guerra;
2. Paz, entendida como la convivencia pacífica dentro de un estado de justicia social que garantice el derecho a la vida, la dignidad y la propiedad;
3. Desarrollo y bienestar económico, que es un concepto que indica la existencia de un sentido de mejora en la condición humana, las aspiraciones del pueblo colombiano y la labor del gobierno;
4. Libertad, como derecho inalienable del ser humano y facultad de las personas para actuar según su propio deseo en el seno de una sociedad organizada y dentro de los límites de reglas definidas;
5. Justicia, entendida como la necesidad de mantener la armonía entre los integrantes de la sociedad o como el conjunto de reglas y normas que establecen un marco adecuado para las relaciones entre las personas y las instituciones.⁵

5 En contraste con los intereses nacionales colombianos, los intereses de los EE.UU. abarcan

Colombia como país marítimo, debe contar con una sólida estructura legal que le permita a las entidades encargadas de proteger y administrar el recurso marítimo de la Nación –la Armada Nacional y la Dirección General Marítima– “mantener la soberanía nacional, el control de las actividades marítimas, la preservación del medio marino, la investigación científica y la administración y desarrollo de la zona costera” (DIMAR, 2014, p.12).⁶ Si como afirmó el estratega marítimo inglés Geoffrey Till “el mar siempre ha sido un factor central en el desarrollo humano, como fuente de recursos y como medio de transporte, de intercambio de información y de ejercicio de poder” (Till, 2007), demás está recabar que el diseño de una eficaz y provechosa estrategia marítima nacional debe estar íntegramente alienado con el ordenamiento jurídico nacional e internacional concerniente. Se estudiará entonces, para tal efecto, la normatividad legal colombiana con respecto al mar y su entorno.

1. LA CONSTITUCIÓN NACIONAL

La Constitución Política colombiana data del año 1991 y fue concebida y redactada “con el fin de fortalecer la unidad de la nación y asegurar a sus integrantes la vida, la convivencia, el trabajo, la justicia, la igualdad, el conocimiento, la libertad y la paz, dentro de un marco jurídico, democrático y participativo que garantice un orden político, económico y social justo...” (CPN, 1991, Preámbulo), de un país de 49’000.000 de habitantes.⁷

un contexto de características predominantemente globales, así: 1. Prevenir, disuadir y reducir la amenaza de ataques de armas nucleares, biológicas y químicas sobre los Estados Unidos o sus fuerzas militares en el extranjero; 2. Asegurar la supervivencia de los países aliados de EE.UU. y su cooperación activa en la conformación de un sistema internacional en el que todos puedan prosperar; 3. Evitar el surgimiento de potencias hostiles o Estados fallidos en las fronteras de Estados Unidos 4. Asegurar la viabilidad y la estabilidad de los sistemas mundiales principales (comercio, mercados financieros, suministros de energía y medio ambiente); 5. Establecer relaciones productivas, –consistentes con los intereses nacionales estadounidenses– con las naciones que podrían convertirse en adversarios estratégicos, como China y Rusia. Extractados de *America’s National Interests*. The Commission on America’s National Interest. Washington, julio de 2000, pág. 3. (Traducción libre del autor).

6 Para una más completa ilustración sobre los fundamentos legales del sector marítimo colombiano, se recomienda consultar el *Compendio de Jurisprudencia Marítima Colombiana*, trabajo producido y publicado por la Dirección General Marítima.

7 Colombia es el segundo país más populoso de Suramérica después de Brasil. El 49% de su población son mestizos y el 37% de raza blanca; un 10,6% son afrocolombianos, los indígenas conforman el 3,4% de la población nacional y los gitanos el 0,01%. (Censo 2005 del Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE). Es por su extensión el vigésimo sexto país más grande del mundo y el cuarto de Suramérica después de Brasil, Argentina y Perú.

Con la tercera población hispanoparlante más grande del mundo, después de México y España, Colombia es una de las democracias pluripartidistas más antiguas de América. El poder político recae en el Presidente de la República –Jefe del Estado, Jefe del Gobierno y suprema autoridad administrativa–, quien es elegido por voto popular por un periodo de cuatro años sin posibilidad de reelección. El poder legislativo está conformado por un congreso bicameral, el Senado y la Cámara de Representantes, que también son elegidos en elecciones populares en fecha independiente a las presidenciales. El poder judicial recae en la Corte Constitucional y en la Corte Suprema de Justicia. El poder electoral lo rige el Consejo Nacional Electoral.

La Constitución de Colombia establece los fines esenciales del Estado y dicta los derechos, garantías y deberes de todos los ciudadanos de nacionalidad colombiana, ya sea por origen o por adopción. Instituye igualmente la organización estatal y la composición y funciones de las tres ramas del poder público: Legislativa, Ejecutiva y Judicial. En último término instaura las formas de participación democrática, la creación y conformación de los partidos políticos y la organización de los entes electorales y de control. Es una Constitución definida, siguiendo el enunciado de Aristóteles en *La Política*, citado por Núñez (2002), como “el principio según el cual está ordenada la autoridad pública” (p.59) de un Estado moderno, como lo es para este caso de estudio el Estado colombiano.

En el Título III ‘De los Habitantes y del Territorio’, el pueblo de Colombia en desarrollo de su poder soberano –ejercido a través de sus representantes elegidos para la Asamblea Nacional Constituyente del año 1991, con el fin de promulgar una nueva Constitución y reemplazar el antiguo texto constitucional de 1886–,⁸ fijó los límites de Colombia

8 La CPN de 1886 rigió la organización del Estado colombiano durante 105 años. De corte conservador, centralizaba el poder estatal en el Ejecutivo y le otorgaba una gran influencia a la iglesia Católica en el manejo de la religión y la educación nacionales. En oposición, la actual Constitución de 1991 funda a Colombia como un Estado laico.

En ese orden de ideas cabe señalar, que a pesar de ser un país con unos niveles de violencia interna muy altos, Colombia se ha preciado de gozar de una estabilidad institucional que lo distingue de los demás países latinoamericanos. Dicho de otra manera, de su respeto por la autoridad legalmente constituida y por la permanencia del documento rector de su institucionalidad. Esto, sin embargo, no ha acontecido con la actual Constitución colombiana de 1991, pues con tan solo 26 años de existencia ya ha sido reformada en 40 ocasiones (cuatro de estas declaradas por la Corte Constitucional inexecutable en su totalidad y tres parcialmente) mediante Actos Legislativos correspondientes del Congreso Nacional. Es decir, más de una vez y media por

y estableció el territorio continental y marítimo de la Nación. Es en el escenario de este último, donde se ejecuta la estrategia del Estado para la protección y el impulso de sus intereses marítimos nacionales.

A ese respecto, la Constitución Política de Colombia señala que sus límites son “los establecidos en los tratados internacionales aprobados por el Congreso, debidamente ratificados por el Presidente de la República, y los definidos por los laudos arbitrales en que sea parte la nación” (CPN, Art. 101). Así, los límites determinados por el país y sus Estados fronterizos a través de los acuerdos binacionales respectivos, enmarcan un área marítima de 928.660 km² –correspondiente al 45% de la extensión total del país– que revela y demuestra la obligación de contar con una estrategia marítima nacional que formule el cómo de la protección y el uso sostenible de ese territorio marítimo.

Es a partir de esta superficie marítima que Colombia tiene límites marítimos con nueve países (de los once con los que limita por tierra y por mar), a saber: seis son exclusivamente marítimos –República Dominicana, Haití, Jamaica, Honduras, Nicaragua y Costa Rica, en el mar Caribe– y tres son marítimo terrestres –Panamá, Ecuador y Venezuela–.⁹

La Constitución Política establece el territorio nacional, así:

...Forman parte de Colombia, además del territorio continental, el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y la Isla de Malpelo, y demás islas, islotes, cayos, morros y bancos que le pertenecen.

También son parte de Colombia, el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva, el espacio aéreo, el segmento de la órbita geoestacionaria, el espectro electromagnético y el espacio donde actúa, de conformidad con el Derecho Internacional o con las leyes colombianas a falta de normas internacionales. (Art. 101).

A su vez determina las instituciones que conforman la Fuerza Pública de Colombia, así como las funciones y la finalidad de las respectivas Fuerzas encargadas de velar por el territorio soberano:

“La nación tendrá para su defensa unas fuerzas militares permanentes constituidas por el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea. Las fuerzas

año, cifra demasiado elevada en orden a mantener el equilibrio jurídico del país, con base en el acatamiento y la inmutabilidad de su Carta máxima.

9 Los límites exclusivamente terrestres marcan las fronteras en la región amazónica compartida con Brasil y Perú.

militares tendrán como finalidad primordial la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional” (Art. 217).

En cuanto al diseño, formulación, sanción y divulgación de una Estrategia Marítima Nacional, la Constitución Política establece como responsable a la Presidencia de la República a través de los mecanismos explícitos en los numerales 6, 9, 10, 11 y 12 del Artículo 189, del Capítulo 1, Del Presidente de la República, así:

6. Proveer a la seguridad exterior de la República, defendiendo la independencia y la honra de la nación y la inviolabilidad del territorio; declarar la guerra con permiso del Senado, o hacerla sin tal autorización para repeler una agresión extranjera; y convenir y ratificar los tratados de paz, de todo lo cual dará cuenta inmediata al Congreso.
9. Sancionar las leyes.
10. Promulgar las leyes, obedecerlas y velar por su estricto cumplimiento.
11. Ejercer la potestad reglamentaria, mediante la expedición de los decretos, resoluciones y órdenes necesarios para la cumplida ejecución de las leyes.
12. Presentar un informe al Congreso, al iniciarse cada legislatura, sobre los actos de la Administración, sobre la ejecución de los planes y programas de desarrollo económico y social, y sobre los proyectos que el Gobierno se proponga adelantar durante la vigencia de la nueva legislatura. (Art. 189).

Y en relación con la ejecución de una estrategia en el área marítima jurisdiccional, la Constitución Política precisa que debe ser integradora con los países latinoamericanos y del Caribe: “El Estado promoverá la integración económica, social y política con las demás naciones y especialmente, con los países de América Latina y del Caribe mediante la celebración de tratados que sobre bases de equidad, igualdad y reciprocidad, creen organismos supranacionales, inclusive para conformar una comunidad latinoamericana de naciones” (Art. 227).

En desarrollo de lo estipulado en la Carta Magna de la Nación, las aguas jurisdiccionales colombianas están definidas por las leyes respectivas dictadas por el Congreso de la República, como se evaluará a continuación.

2. LEY 10 DE 1978

Es por medio de esta ley que se dictan las normas sobre delimitación de Mar Territorial, Zona Económica Exclusiva y Plataforma Continental de Colombia. En su Artículo Primero menciona: “El mar territorial de la Nación colombiana, sobre el cual ejerce plena soberanía, se extiende, más allá de su territorio continental e insular y de sus aguas interiores hasta una anchura de 12 millas náuticas o de 22 kilómetros 224 metros” (Congreso, 1978). Y en los Artículos Tercero y Cuarto establece sus límites y su anchura:

Artículo Tercero. El límite exterior del mar territorial está determinado por una línea trazada de modo que los puntos que la constituyen se encuentren a una distancia de 12 millas náuticas de los puntos más próximos de las líneas de base a que se refiere el artículo siguiente.

Artículo Cuarto. La línea de base normal para medir la anchura del mar territorial será la línea de bajamar a lo largo de la costa. En los lugares en que la costa tenga profundas aberturas o escotaduras, o en las que haya una franja de islas a lo largo de la costa situadas en su proximidad inmediata, la medición se hará a partir de las líneas de base rectas que unan los puntos apropiados. Las aguas situadas entre las líneas de base y la costa serán consideradas como aguas interiores.

La Ley 10 también delimita la Zona Económica Exclusiva y constituye los derechos sobre esta en los Artículos Séptimo y Octavo:

Artículo Séptimo. Establécese, adyacente al mar territorial, una zona económica exclusiva cuyo límite exterior llegará a 200 millas náuticas medidas desde las líneas de base desde donde se mide la anchura del mar territorial.

Artículo Octavo. En la zona establecida por el artículo anterior, la Nación colombiana ejercerá derechos de soberanía para efectos de la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales vivos y no vivos del lecho y del subsuelo y de las aguas suprayacentes; así mismo, ejercerá jurisdicción exclusiva para la investigación científica y para la preservación del medio marino.

Y en el Artículo décimo trata sobre la plataforma continental: “**Artículo Décimo.** La soberanía de la Nación se extiende a su plataforma continental para los efectos de exploración y explotación de los recursos naturales” (Congreso, 1978).

Ante la necesidad de determinar las líneas base desde las que se mide la anchura de las áreas marítimas antes citadas, la Presidencia de la República emitió el Decreto 1436 del 13 de junio de 1984, por medio del cual reglamentó parcialmente el Artículo Noveno de la Ley 10 de 1978, en relación con el señalamiento de las líneas base del territorio continental y del archipiélago de San Andrés y Providencia y demás territorios insulares en las cartas marítimas oficiales.

El Decreto consideró:

Que es necesario establecer las líneas de base a partir de las cuales se mida la anchura del mar territorial y la zona económica exclusiva de la Nación.

Que la costa colombiana, tanto en el Océano Pacífico como en el Mar Caribe, posee profundas aberturas o escotaduras y franjas de islas que permiten el establecimiento de líneas de base recta, tal como lo dispone el artículo cuarto de la Ley 10 de 1978.

Y que el Gobierno ha decidido establecer algunas líneas de base recta, conforme al derecho internacional y a lo dispuesto por el artículo noveno de la Ley 10 de 1978 (Presidencia, 1984).

Las disposiciones de la Ley 10 fueron igualmente reglamentadas por el Gobierno nacional mediante el Decreto 1946, del 9 de septiembre de 2013, en lo concerniente al mar territorial, la zona contigua, algunos aspectos de la plataforma continental de los territorios insulares colombianos en el mar Caribe occidental y a la integridad del departamento archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. En el numeral 2 de su Artículo 1º, el Decreto reafirma la conformación del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina:

El Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, está integrado por las siguientes islas: a) San Andrés; b) Providencia; c) Santa Catalina; d) Cayos de Alburquerque; e) Cayos de East Southeast (Este Sudeste); f) Cayos de Roncador; g) Cayos de Serrana; h) Cayos de Quitasueño; i) Cayos de Serranilla; j) Cayos de Bajo Nuevo; k) Las demás islas, islotes, cayos, morros, bancos, elevaciones de bajamar, bajos y arrecifes adyacentes a cada una de estas islas, y que configuran el Departamento Archipiélago de San Andrés y Providencia (Presidencia, 2013).

La pertinencia de este Decreto reside en la ratificación de la soberanía plena de Colombia sobre sus territorios insulares en el mar

Caribe occidental, así como la jurisdicción y derechos soberanos sobre los espacios marítimos que estos generan. La razón de esta disposición se halla en la intención del Estado colombiano de contrarrestar las continuas pretensiones nicaragüenses sobre las aguas jurisdiccionales colombianas del archipiélago de San Andrés y Providencia, que provocaron, en noviembre de 2012, un fallo de la Corte Internacional de Justicia (CIJ) en contra de Colombia.

Otro aspecto relevante de este Decreto es la promulgación de una Zona Contigua Integral de todo el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. En el numeral 2 de su Artículo 5°, la norma dispuso que:

2. Las zonas contiguas adyacentes al mar territorial de las islas que conforman los territorios insulares de Colombia en el mar Caribe occidental, salvo las de las islas de Serranilla y Bajo Nuevo, al intersectarse generan una zona contigua continua e ininterrumpida de todo el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, sobre la cual las autoridades nacionales competentes ejercerán las facultades reconocidas por el derecho internacional y las leyes colombianas, enunciadas en el numeral 3 del presente artículo. (Presidencia, 2013).

A su vez, en el numeral 3, se decretó lo siguiente:

3. En desarrollo de lo dispuesto en el numeral anterior, en la **Zona Contigua Integral**¹⁰ establecida en este artículo, el Estado colombiano ejercerá su autoridad soberana y las facultades de implementación y control necesarias para:

a) Prevenir y controlar las infracciones de las leyes y reglamentos relacionados con la seguridad integral del Estado, incluyendo la piratería y el tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, así como las conductas que atenten contra la seguridad en el mar y los intereses marítimos nacionales, los asuntos aduaneros, fiscales, de inmigración y sanitarios que se cometan en sus territorios insulares o en el mar territorial de los mismos. De la misma manera, se prevendrá y controlará la infracción de leyes y reglamentos relacionados con la preservación del medio ambiente, el patrimonio cultural, y el ejercicio de los derechos históricos de pesca que ostenta el Estado colombiano;

10 Negrillas del autor.

b) Sancionar las infracciones de las leyes y reglamentos relativos a los asuntos señalados en el literal a), y que se hayan cometido en sus territorios insulares o en el mar territorial de los mismos (Presidencia, 2013).

La decisión del Gobierno nacional de crear una Zona Contigua Integral en el archipiélago de San Andrés y Providencia, obedeció a la determinación del Estado colombiano de construir un marco legal de defensa de los derechos soberanos de Colombia en sus territorios insulares del mar Caribe, con miras a la firma de un posible tratado de límites con Nicaragua que implemente lo resuelto por la Corte Internacional de Justicia de La Haya.

La Ley 10 de 1978, o “Ley del Mar” como es conocida en Colombia, fue reglamentada así mismo –al tenor de las facultades extraordinarias conferidas por el Artículo 11 de la Ley 10– por otros cuatro importantes decretos:

- El Decreto Reglamentario 1874 de 1979, por el cual se creó el Cuerpo de Guardacostas dependiente de la Armada Nacional, el cual se conformó con las unidades a flote y el equipo asociado que se adquirió y destinó para tal fin, de acuerdo con el programa elaborado por el comando de la Armada y aprobadas por los ministros de Hacienda y Crédito Público, Defensa Nacional y Agricultura;
- El Decreto 1875 de 1979, mediante el cual se dictaron normas sobre la prevención de la contaminación del medio marino y la protección de sus efectos nocivos, tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluso la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar y menoscabo de los lugares de esparcimiento;
- El Decreto 1876 de 1979, por medio del cual se tomaron medidas en materia de recursos naturales marinos, con el fin de adoptar una política nacional en relación con la exploración, explotación, transporte, procesamiento y comercialización, de los recursos naturales no vivos que se encuentren en el lecho o en el subsuelo del mar territorial, en la zona económica adyacente y en la plataforma continental de Colombia; y,
- El Decreto Reglamentario 1877 de 1979, por el cual se dictaron normas para el aprovechamiento integral de los recursos marinos,

regulando la participación de la Nación en la constitución de una o más sociedades de economía mixta cuyo objeto social fuera el aprovechamiento de los recursos naturales vivos y no vivos que se encuentren en las áreas marítimas a que se refiere la Ley 10 de 1978, especialmente con relación a las siguientes actividades:

1) La pesca y la acuicultura. 2) El transporte marítimo. 3) La construcción naval. 4) La investigación científica marina. 5) La explotación de minerales del suelo y subsuelo marinos. 6) La explotación y distribución de las especies vegetales y animales que se encuentren en las áreas marinas. 7) Las obras de infraestructura tanto marítimas como terrestres necesarias para la producción, distribución y consumo en el país o en el exterior de los recursos de las expresadas áreas (Presidencia, 1979).

2.1. MAR TERRITORIAL, ZONA CONTIGUA, ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA Y PLATAFORMA CONTINENTAL

El dominio marítimo de las naciones modernas “se ha subdividido en áreas, que permiten su precisión y que establecen, de manera concreta, el derecho soberano de los Estados sobre el ámbito geográfico que comprende” (Turbay, 2004, p.82). Para el Estado y el pueblo de Colombia esos espacios, que están inmersos y reglamentados en su estructura legal como se examinó en el numeral anterior, son los siguientes:

Mar Territorial: Este concepto tiene un origen histórico de carácter militar encaminado a la defensa de la costa de ataques provenientes desde el mar. Su extensión original era de aproximadamente 3 millas náuticas, calculadas por el alcance máximo de los cañones del siglo XVIII. Después tuvo “cambios a cuatro, seis, nueve y doce millas, para acomodarse a los planes de defensa de cada país y al alcance de las armas” (Sánchez, 2001, p.73).

Desde mediados del siglo XX con el avance de la ciencia y la tecnología en el campo de la Oceanografía –que viabilizó el estudio científico de las aguas, el suelo y el subsuelo marinos y abrió la posibilidad de explotación de los inmensos recursos allí depositados– su límite externo comenzó a ampliarse y a reglamentarse por la comunidad internacional: “En la actualidad, los derechos de cada Estado en el Mar Territorial están regidos universalmente y de manera especial, por las Convenciones de Naciones Unidas de 1958 y 1982” (Velásquez, 2003, p.23).

El régimen jurídico moderno lo regula en el Artículo 2, Sección 1, de la Parte II, El Mar Territorial y la Zona Contigua, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR):. “La soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores y, en el caso del Estado archipelágico, de sus aguas archipelágicas, a la franja de mar adyacente designada con el nombre de mar territorial” (CONVEMAR, 1982, p. 31).

La anchura y el límite exterior se fijan en los Artículos 3 y 4, de la Sección 2, hasta una distancia que no exceda las 12 millas náuticas contadas desde las líneas base de bajamar de la costa adyacente correspondiente.

Zona Contigua: Su origen atañe a las necesidades particulares de los países que requerían actuar más allá de las 3 millas generalmente aceptadas de Mar Territorial, con el propósito de ejercer funciones de fiscalización y de aplicación de las leyes.

Por lo tanto, “tiene una doble fuente jurídica: a) De una simple manifestación unilateral de la voluntad del Estado ribereño, siempre que la misma esté de acuerdo con el derecho internacional común y b) De un título convencional, cuando un tercer Estado ribereño no considere la Zona Contigua como una institución del derecho internacional común” (p. 26).

En el Artículo 33 de la Sección 4 la CONVEMAR define el concepto de Zona Contigua, como aquella área del océano lindante al Mar Territorial en la que se pueden tomar medidas de fiscalización por parte del Estado ribereño, en orden a prevenir infracciones a sus leyes y estatutos aduaneros. El límite exterior de la Zona Contigua es 24 millas náuticas calculadas desde las líneas base, es decir, las 12 millas inmediatas al Mar Territorial.

Zona Económica Exclusiva: Esta zona marítima se reguló en el Artículo 55, Parte V, de la CONVEMAR, como “un área situada más allá del mar territorial y adyacente a este, sujeta al régimen jurídico específico establecido en esta Parte, de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención” (p. 51). Los límites de la ZEE llegan hasta las 200 millas marinas contadas desde las líneas base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

Los derechos de soberanía de los Estados ribereños en esas zonas están dados para fines de explotación, conservación y administración de los recursos naturales, y de jurisdicción con respecto al establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras; la investigación científica marina; y la protección y preservación del medio marino.

Plataforma Continental: En lo referente a la Plataforma Continental, la Convención del Mar la reglamentó de la siguiente forma:

La plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental,¹¹ o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia. (p. 63).

La Plataforma Continental genera derechos de soberanía para efectos de la exploración y de la explotación de los recursos minerales y otros recursos no vivos del lecho del mar y su subsuelo, así como los organismos vivos pertenecientes a especies sedentarias de sus recursos naturales. En caso de que el Estado ribereño no ejerza esos derechos, ningún otro Estado podrá hacerlo sin expreso consentimiento de este. Aunque Colombia no ha ratificado la CONVEMAR, sí incorporó en su legislación nacional los cuatro conceptos anteriormente definidos por medio de su reglamentación en la Ley 10 de 1978. (Ver numeral 1.2.).

Como resultado de esa tarea jurídica del legislador, la Cancillería colombiana definió estos espacios y los divulgó en su página Web oficial, a saber:

Mar Territorial: (12 millas náuticas equivalentes a 22.2 kilómetros). Es la franja de mar adyacente al territorio. En este espacio el Estado ejerce soberanía total sobre ese mar incluyendo su lecho y subsuelo así como el espacio aéreo sobre el mismo. Está permitido únicamente el paso inocente de embarcaciones identificadas con bandera de otros países que naveguen sin detenerse y en forma pacífica.

Zona Contigua: (12 millas náuticas adicionales al Mar Territorial para un total de 24 millas náuticas). La zona contigua es un área marítima

¹¹ El margen continental de un Estado ribereño se entiende como la prolongación sumergida de la masa continental de ese Estado ribereño. Está constituido por el lecho y el subsuelo de la plataforma, el talud y la emersión continental.

reconocida por el Derecho Internacional, a la que tiene derecho todo Estado que tenga mar. Se aplica tanto al continente como a las islas y cayos. La zona contigua como su nombre lo indica es el área inmediatamente siguiente al Mar Territorial en la cual el Estado tiene facultades de jurisdicción y control en lo que tiene que ver con asuntos de seguridad, materias fiscales, aduaneras, ambientales, de inmigración y sanitarias, entre otros aspectos.

Zona Económica Exclusiva: Es la franja marítima que sigue al mar territorial y que tiene una extensión de 200 millas náuticas contadas desde la línea de base de la costa de un Estado (equivalentes a 370,4 kilómetros). En esta franja el Estado ejerce derechos de exploración y explotación económicas de todos los recursos naturales vivos (pesca) y no vivos (minería) que allí se encuentren, adoptando las medidas de conservación que estime convenientes. No se tiene soberanía absoluta. Los demás Estados en esa área tienen completa libertad de navegación, sobrevuelo, tendidos de cables submarinos, entre otros.

Plataforma Continental: Es la porción del lecho y subsuelo del mar que le pertenece a todo Estado que tenga costas en el mar. La plataforma constituye el territorio sumergido del Estado que está situado frente a sus costas, ya se trate de su territorio continental o del territorio de sus islas. Como tal, la plataforma no es un espacio marítimo sino un espacio submarino. Se extiende hasta una distancia de 200 millas pero puede excepcionalmente ir más allá de esa distancia –Plataforma Continental Extendida (Cancillería, 2016).

Como resultado de lo examinado sobre el territorio marítimo jurisdiccional, en relación con los conceptos de Mar Territorial, Zona Contigua, Zona Económica Exclusiva y Plataforma Continental de Colombia, se concluye que las definiciones estipuladas en las leyes colombianas, así como lo divulgado oficialmente por la Cancillería, mantienen la forma y el sentido de lo estipulado en la Convención del Mar. Es decir, que el país no ha ratificado la Convemar, pero decidió adoptar su régimen jurídico en lo concerniente a los derechos de soberanía y de jurisdicción de un Estado ribereño.

La Cancillería recalca que no solo es la masa continental la que genera esas áreas, sino que de igual manera lo hacen los territorios insulares de la nación colombiana, como lo afirma en su página Web al definir la Zona Contigua expresando que esta “se aplica tanto al continente como a las islas y cayos”. Es positiva para el país esta declaración, pues contribuye a reforzar –desde el marco jurídico adoptado a nivel internacional por

la comunidad de naciones— la posición de Colombia en la disputa con Nicaragua sobre las aguas jurisdiccionales y la Plataforma Continental del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

3. DECRETO LEY 2324 DE 1984 Y OTRAS DISPOSICIONES

El Gobierno Nacional de Colombia promulgó sendas disposiciones adicionales con el propósito de establecer una estructura jurídica y organizacional básica para un apropiado manejo del entorno marítimo del país. Entre las más importantes se pueden citar:

- **Decreto 3183 de 1952:** Mediante el cual se organizó la Marina Mercante colombiana, con el fin de ejercer el control técnico de todos los servicios y velar por el cumplimiento de las leyes, decretos y reglamentos relacionados con el funcionamiento de la misma, a través de la creación de la Dirección de Marina Mercante Colombiana (DMMC).
- **Decreto 2349 de 1971:** Por medio del cual se creó la Dirección General Marítima y Portuaria, en reemplazo de la antigua Dirección de Marina Mercante de Colombia, con los objetivos de dirigir la marina mercante, la investigación marítima y la regulación y control del transporte marítimo internacional y de cabotaje, así como también de los puertos del país.
- **Decreto Ley 2324 de 1984:** En ejercicio de las facultades extraordinarias que le confirió la Ley 19 de 1983,¹² el Presidente de la República emitió este Decreto Ley con el propósito de reorganizar la Dirección General Marítima y Portuaria como una dependencia Ministerio de Defensa, agregada al Comando de la Armada Nacional. La DIMAR se convirtió en la “Autoridad Marítima Nacional que ejecuta la política del Gobierno en materia marítima y tiene por objeto la regulación, dirección, coordinación y control de las actividades marítimas, en los términos que señala este Decreto y los reglamentos que se expidan para su cumplimiento y la promoción y estímulo del desarrollo marítimo del país” (Presidencia, 1984).

12 El Congreso de Colombia otorgó las facultades extraordinarias al Presidente por el término de un año, para efectos de reorganizar el Ministerio de Defensa Nacional y las Fuerzas Militares; modificar las normas orgánicas de las entidades descentralizadas adscritas o vinculadas al Ministerio de Defensa, con atribución para suprimir, fusionar o crear organismos de esta naturaleza; y, modificar las normas que regulan la carrera del personal al servicio del Ministerio de Defensa, de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional.

- **Ley 67 de 1988:** Mediante esta Ley Colombia se adhirió al Tratado Antártico, un gran avance de la visión oceanopolítica del Estado colombiano en la búsqueda de su proyección como país marítimo bioceánico.
- **Decreto 644 de 1990:** Por medio de la promulgación de este Decreto Reglamentario de la Ley 2324 de 1984, la Presidencia de la República estableció los procedimientos para realizar las investigaciones científicas o tecnológicas marinas, en los espacios marítimos jurisdiccionales del país. Otro importante aporte legal a la protección y uso sostenible de los recursos marinos de la Nación.
- **Ley 13 de 1990:** Cuyo objeto es regular el manejo integral y la explotación racional de los recursos pesqueros con el fin de asegurar su aprovechamiento sostenido.
- **Ley 1 de 1991:** Mediante la cual se expidió el Estatuto de Puertos Marítimos, determinando que la creación, mantenimiento y funcionamiento continuo y eficiente de la actividad portuaria, pública y privada, dentro de las condiciones previstas en esta Ley, son de interés público, quedando a cargo de las autoridades nacionales.
- **Decreto 347 de 2000:** Por medio del cual el Gobierno Nacional modificó la Comisión Colombiana de Oceanografía adoptando el nombre de Comisión Colombiana del Océano, con el propósito de que actuara como un órgano intersectorial encargado de asesorar al Gobierno Nacional en materia de políticas oceánicas, en temas estratégicos, científicos, tecnológicos, económicos y ambientales relacionados con el desarrollo sostenible de los mares colombianos y sus recursos.

La promulgación de este Decreto fue otro de los grandes aciertos del Estado colombiano, en la intención de mantener, proteger y aprovechar el mar y sus posibilidades de desarrollo.

- **Ley 730 de 2001:** Por la cual se dictaron normas para el registro y abanderamiento de naves y artefactos navales dedicados al transporte marítimo y a la pesca comercial y/o industrial.

- **Ley 1628 de 2013:** Mediante la cual se aprobó el ‘Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico’,¹³ entre los Estados de México, Colombia, Perú y Chile, instrumento decisivo en el estudio de la proyección oceanopolítica de Colombia en el Asia-Pacífico y en la futura creación de una estrategia marítima nacional colombiana.

Para propósitos del presente capítulo, es decir, en orden a concretar el marco legal sobre el que se fundamenta la regulación de los asuntos del mar en el país, se evalúa como suficientemente ilustrativa la sinopsis elaborada hasta aquí sobre las principales disposiciones que rigen el sector marítimo de Colombia. Adicionar otras leyes y decretos de menor relevancia sería un ejercicio poco práctico y de exigua utilidad.¹⁴

Como complemento de lo tratado, en el numeral subsiguiente se ampliará el contexto de estudio examinando los convenios marítimos firmados y ratificados por Colombia.

4. CONVENIOS INTERNACIONALES MARÍTIMOS RATIFICADOS POR COLOMBIA

La Constitución Política Nacional asigna al Presidente de la República la responsabilidad de dirigir las relaciones internacionales y “celebrar con otros Estados y entidades de derecho internacional tratados o convenios que se someterán a la aprobación del Congreso” (Art. 189).

En lo que respecta a la jurisdicción marítima, Colombia ha firmado convenios internacionales –con carácter jurídicamente vinculante– de acuerdo con el Artículo 2 de la Ley 7 de 1944, que a la letra reza: “Tan pronto como sea perfeccionado el vínculo internacional que ligue a Colombia por medio de un Tratado, Convenio, Convención, etc. el órgano Ejecutivo dictará un Decreto de promulgación, en el cual quedará insertado el texto del Tratado o Convenio en referencia” (Congreso, 1944).¹⁵

13 La Alianza del Pacífico se conformó como un área de integración económica regional, que busca avanzar progresivamente hacia la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas, “promoviendo una mejor calidad de vida para sus pueblos y contribuyendo a resolver los problemas que aún afectan a la región, como son la pobreza, la exclusión y la desigualdad social persistentes”. (Información extractada del preámbulo del Acuerdo Marco).

14 Para una revisión completa de la regulación sobre el sector marítimo colombiano y áreas afines, se recomienda consultar el Compendio de Normatividad Marítima Colombiana, publicado por la Dirección General Marítima en el año 2014.

15 Respecto del cumplimiento y aplicación de los convenios internacionales ratificados por la Nación, el Congreso de la República legisló mediante la Ley 424 de 1998, por medio de la cual se ordenó al Gobierno Nacional el seguimiento a los convenios internacionales suscritos por el país.

Percibiendo que lo establecido en los convenios internacionales suscritos por Colombia es incorporado al aparato jurídico nacional, se considera imperativo conocerlos y clasificarlos por sus áreas de acción, tomando en cuenta que junto con las disposiciones nacionales pertinentes enmarcan el escenario legal de aplicación de los asuntos del mar en el país. Es posible coincidir en este planteamiento con el ilustre tratadista colombiano del Derecho Internacional Zárata (2001) quien asevera:

“Colombia, país de dos mares, está en su deber inaplazable de definir conforme al Derecho Internacional una política para sus mares, sin que ello pueda acarrear peligros para sus proyectos internacionales. Se trata de una gran tarea del gobierno que ya ha debido hacerse porque el país reclama urgentemente debido al interés nacional” (p.13).

No obstante, se observa que este propósito se ha quedado en enunciados bien intencionados de la alta dirigencia política del país. A manera de ejemplo se cita al presidente Betancur (1983) que expresaba:

“El país cambia su mentalidad mediterránea y vuelve los ojos hacia el mar. (...) Nuestros mares reafirmarán nuestra independencia económica y social; y nuestros hijos ya no tendrán un horizonte de montañas pobladas de retazos de sueños sino que agregarán un horizonte ilimitado de patria asentado en sus mares” (p.16).

Bellas palabras del poeta y presidente oriundo de Amagá, Antioquia. Pero quizá y para infortunio del desarrollo marítimo colombiano y del país entero, son solo eso, bellas palabras.

Dicho lo anterior, a continuación se catalogan los principales convenios ratificados por Colombia en el ámbito de lo marítimo, siguiendo una clasificación de cuatro tipos según su área de incidencia, a saber:

a. Seguridad en la Navegación:

- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS, por sus siglas en inglés) - Ley 8 de 1980.
- Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir Abordajes de 1972 - Ley 13 de 1981.
- Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978 - Ley 35 de 1981.
- Convenio sobre Búsqueda y Rescate Marítimo (SAR) - Ley 10 de 1986.

b. Prevención de Contaminación Marina.

- Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por Buques de 1973 (MARPOL, por sus siglas en inglés) - Ley 12 de 1981.
- Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990 - Ley 885 de 2004.

c. Responsabilidad civil y compensación.

- Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos de 1969 - Ley 55 de 1989.

d. Transporte.

- Convenio Internacional para la Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional de 1965/1987 - Ley 17 de 1991.¹⁶

Se evalúan los anteriores como los principales convenios internacionales suscritos por Colombia, los cuales inciden de manera directa en el diseño de las políticas y estrategias del país sobre el mar y han de ser tenidos en cuenta para no transgredir las disposiciones del Derecho del Mar internacional adoptadas por el país.

5. PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2014-2018 ‘TODOS POR UN NUEVO PAÍS’

En Colombia la elaboración, divulgación y cumplimiento del Plan Nacional de Desarrollo es de naturaleza constitucional. Así lo estipuló el legislador cuando en la Constitución Política Nacional dispuso:

Habrá un Plan Nacional de Desarrollo conformado por una parte general y un plan de inversiones de las entidades públicas del orden nacional.

¹⁶ En relación con los tratados firmados por el país en todas las áreas de las RR.II., el Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia concibió y desarrolló la Biblioteca Virtual de Tratados. Esta “contiene los textos de los tratados bilaterales y multilaterales suscritos por el Estado colombiano a partir del año 1823, así como la información relacionada con la suscripción, la aprobación y el perfeccionamiento de esos instrumentos”.

La Biblioteca está integrada por 2.437 instrumentos, de los cuales 1.433 son tratados bilaterales y 760 tratados de carácter multilateral. Se recomienda visitarla y consultarla en el sitio Web de la Cancillería <http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/sitepages/menu.aspx>.

En la parte general se señalarán los propósitos y objetivos nacionales de largo plazo, las metas y prioridades de la acción estatal a mediano plazo y las estrategias y orientaciones generales de la política económica, social y ambiental que serán adoptadas por el gobierno. El plan de inversiones públicas contendrá los presupuestos plurianuales de los principales programas y proyectos de inversión pública nacional y la especificación de los recursos financieros requeridos para su ejecución (Art.339).

El PND debe ser promulgado por una ley de la República cada nuevo cuatrienio al inicio del periodo presidencial correspondiente, según lo reglamentado mediante la Ley 152 de 1994, cuyo propósito reza: “Establecer los procedimientos y mecanismos para la elaboración, aprobación, ejecución, seguimiento, evaluación y control de los planes de desarrollo” (Congreso, 1994).

El esfuerzo de la máxima instancia legisladora del país por reglamentar la formulación de los planes de desarrollo presidenciales, se aprecia como un propósito de establecer parámetros de organización y de control que garantizaran –a través de una metodología pública y evaluable– la fiscalización de las gestiones del alto Gobierno Nacional. En un país que como Colombia crece y madura políticamente intentando superar taras propias de su cultura e idiosincrasia, se considera una ley con este espíritu, un esfuerzo válido para impulsar su crecimiento como nación desarrollada y garante de la institucionalidad.

Ahora bien, con todo y la voluntad del Estado colombiano para establecer sistemáticamente sus políticas de desarrollo en lo social, económico o ambiental, es posible afirmar que el mar y su entorno no han sido prioridad para los primeros mandatarios y sus equipos de gobierno. Es decir, que ha sido relegado a segundos lugares de poca o ninguna relevancia.

Para sustentar esta afirmación de forma apropiada, se examinaron los últimos trece Planes Nacionales de Desarrollo desde el año 1961, revisando más de 5.700 páginas de proyectos y programas. Los resultados de este trabajo de comprobación realizado se enuncian a continuación:

a. Desarrollo Económico y Social (1961-1970) - Presidente Alberto Lleras Camargo (264 páginas).

El primer PND analizado inicia una era de planeación en el país. Calificado por su inspirador e impulsor, el presidente Lleras (1961),

a través del DNP como “el primer plan general de desarrollo Colombia” (p.12). Se caracterizó por su énfasis en el análisis de lo económico: tasas de crecimiento, balanza de pagos o ayuda exterior. Sus propósitos prioritarios eran la igualdad social y la estabilidad política. Y adolece de cualquier tipo de aproximación al entorno marítimo como una oportunidad de desarrollo.

Como ilustración de lo dicho, se cita su Capítulo 3, ‘Las Metas del Programa de Desarrollo Económico’, en el que mencionan siete sectores: Agrícola, Minería, Industria manufacturera, Construcciones, Transportes (trata someramente sobre el transporte fluvial y de cabotaje) y Otros sectores de servicios, sin aludir una sola vez el sector marítimo.

b. Planes y Programas de Desarrollo (1969-1972) - Presidente Carlos Lleras Restrepo (276 páginas).

Lleras Restrepo continuó la senda marcada por su antecesor. Ilustre economista, político y pensador de los asuntos nacionales, Lleras promulgó el ‘Plan de Desarrollo Económico y Social’ que se centró nuevamente en la planeación económica del sector público colombiano. El texto contenía, además, un estudio acerca del crecimiento demográfico y las políticas de empleo, aunado a un examen –que se califica como innovador para la época– sobre “el desarrollo de la comunidad y la integración latinoamericana y andina” (DNP, 1969, p.6).

No obstante, únicamente en el Capítulo V, ‘Análisis y Políticas Sectoriales’, Numeral 8, ‘Transporte’, hace una mención sobre el transporte marítimo como efímera alusión al progreso nacional basado en el mar y en sus inmensas posibilidades.

c. Las Cuatro Estrategias (1970-1974) - Presidente Misael Pastrana Borrero (313 páginas).

El propósito principal del Plan de Desarrollo para el cuatrienio presidencial de Pastrana Borrero fue el de orientar la acción gubernamental hacia la igualdad social, procurando hacer compatible el crecimiento económico con el cambio social.

En relación con el campo marítimo, se hace referencia en el Capítulo XV, ‘Recursos Naturales-Aguas’, al agua “como un Recurso Hídrico abundante en todo su territorio” y menciona el Recurso Pesquero dentro de los recursos naturales renovables cuyo “desarrollo y

aprovechamiento debe obedecer a una consciente planificación”. Así mismo, en el Capítulo XII, Transporte, de los Programas Sectoriales, dedica un párrafo al transporte marítimo, en el cual afirma que “El gobierno ha fomentado el desarrollo de la Flota Mercante Grancolombiana, la cual posee una posición destacada en el ámbito internacional” (DNP, 1970, pp.20, 25 y 116).

Las menciones citadas –que involucraron novedosas aproximaciones al concepto de lo hídrico, de lo renovable y del progreso del transporte marítimo nacional a través de una flota mercante propia–, fueron un comienzo prometedor del uso sostenible del recurso marítimo; circunstancia que infortunadamente no prosperó en los años venideros como se comprobará en el estudio de los sucesivos planes nacionales de desarrollo.

d. Para Cerrar la Brecha (1974-1978) - Presidente Alfonso López Michelsen (137 páginas).

El menos extenso de todos los Planes Nacionales de Desarrollo se considera como el primero en enfocarse en lo social de manera taxativa. Como su nombre lo indicaba, pretendía “reducir la brecha entre el campo y la ciudad, la brecha entre los barrios ricos y los barrios pobres, la brecha entre quienes tienen acceso a los servicios de salud y educación, y los analfabetos y desnutridos” (DNP, 1974, p.2).

El Plan no mencionó una sola vez el sector marítimo en todo su paginado, ni siquiera en su Segunda Parte, ‘Políticas Sectoriales’, cuando trata exclusivamente de las áreas Agropecuaria, Industrial, de Exportaciones y de Desarrollo Regional. A partir de allí se concluye que el cambio en lo social que pudo haberse logrado fue poco. Por ejemplo, en las deprimidas zonas costeras del litoral Pacífico colombiano, sino se incluyó ningún tipo de adelanto en el campo marítimo que aumentara la calidad de vida de los habitantes de las apartadas poblaciones de la costa Pacífica, cuyo único vínculo con los grandes centros urbanos se hacía –y se hace hoy todavía– a través de las rutas fluviales y marítimas existentes.

e. Plan de Integración Nacional (1978-1982) - Julio César Turbay Ayala (554 páginas)

Este voluminoso PND, que se califica como muy completo y bien elaborado, desarrolla en tres partes, 12 capítulos y 554 páginas,

toda una propuesta de integración nacional en lo económico, social, político y administrativo. Empero, no se encontró una sola mención en el Plan a lo marítimo y solo en el Capítulo VIII, ‘Política de Producción, Recursos Naturales Renovables’, se menciona el Desarrollo Pesquero valorándolo como un área de muy poco aporte:

La pesca marítima y continental tiene un gran potencial de desarrollo y podría contribuir en forma importante al abastecimiento interno de alimentos del alto valor nutritivo, así como a la diversificación y crecimiento de las exportaciones. Sin embargo, y a pesar de que la producción pesquera nacional ha venido creciendo rápidamente durante los últimos veinte años, su contribución a la actividad económica global es escasa. Se estima que en 1978 la actividad pesquera aportó solamente un 0,6% del PIB del país” (p. 115).

Revisados los planes de desarrollo de las décadas de los años sesenta y setenta se advierte que son documentos con un enfoque mayoritariamente económico, escritos con una estructura y formato similares que proyectaban a partir de lo realizado por el anterior. Es por eso que las escasas menciones a lo marítimo se daban en los sectores del transporte o de los recursos naturales. Poco o nada en el campo económico, de producción, o incluso en lo social. Muestra incontrovertible del exiguo valor que se le daba a lo marítimo; quizá por franco desconocimiento de sus posibilidades –se propone como explicación– en lo atinente al desarrollo nacional. Sin duda producto de la obcecada mentalidad terrestre y centrista del pueblo colombiano en general, y de su alta dirigencia política, en particular.

f. Cambio con Equidad (1982-1986) - Presidente Belisario Betancur Cuartas (294 páginas).

Centrado en la concertación y el diálogo como fundamentos, el PND del presidente Betancur se concentró de nuevo en el recurso pesquero industrial, incluyendo como novedad, apreciaciones sobre la pesca artesanal y la acuicultura como un estrategia comercial subsectorial “de escala apropiada (camarón, trucha y peces ornamentales), la cual representa una buena alternativa para atender el creciente consumo a bajo costo y promover las exportaciones. En consecuencia, se impulsarán tales actividades aprovechando los incentivos fiscales de la Ley 20 de 1979 y los de Proexpo” (DNP, 1984, p.65).

El concepto de lo marítimo es mencionado una sola vez en las 294 páginas del texto cuando habla de construir “los muelles turísticos de Cartagena y San Andrés con el objeto de integrarlos a la corriente del turismo marítimo del Caribe” (p.142).

Flaco aporte, se concluye, ya entrado el final del siglo XX, para promover el progreso marítimo integral de la Nación.

g. Plan de Economía Social (1986-1990) - Presidente Virgilio Barco Vargas (349 páginas).

La política macroeconómica del Estado colombiano gozó de un gran impulso en el periodo presidencial del ingeniero civil y exalcalde de Bogotá Virgilio Barco. Más que un buen político, Barco fue un connotado tecnócrata. Su plan económico y social se enfocó en la erradicación de la pobreza absoluta, estimando que “la inversión estatal dirigida al pleno aprovechamiento del potencial humano de la Nación es la base de un nuevo patrón de desarrollo” (DNP, 1987, p.16).

Los sectores prioritarios incluidos en el Plan fueron: agropecuario, industrial, hidrocarburos y minería y el de construcción. Se observa la elaboración del PND del gobierno de Virgilio Barco como extremadamente detallada y con énfasis en los aspectos técnicos de la situación económica y social del país, más que en los políticos. La metodología de diseño y la estructura general del Plan se aprecia como un avance respecto de los planes anteriormente reseñados, utilizando diagnósticos, estadísticas, variables de crecimiento, incrementos de tasas, etc., para llegar a conclusiones y obtener el producto final.

Sobre el sector marítimo, fluvial o de puertos no se halló ningún tipo de mención el Plan de Economía Social, lo que evidencia la muy poca o ninguna influencia que la Armada Nacional tuvo –como institución responsable de impulsar el desarrollo marítimo del país– en el sector político y técnico encargado de la formulación de las políticas macroeconómicas nacionales de finales del siglo XX.

h. La Revolución Pacífica (1990-1994) - César Gaviria Trujillo (438 páginas).

Este Plan Nacional de Desarrollo fue un notable esfuerzo de planeación del presidente Gaviria y de su grupo de trabajo que, construido e

implementado de forma paralela a la gran transformación política del Estado colombiano por la promulgación de la nueva Constitución Nacional de 1991, terminó remozando la estructura institucional de proyección y gasto de los recursos públicos del país. El relevo generacional en las cúpulas políticas y económicas del gobierno (que se conocieron en la época como “el kínder de Gaviria”), llevaron a jóvenes y preparados tecnócratas a diseñar los más importantes programas de crecimiento nacional.

Este PND fue el primero que advirtió la importancia de lo marítimo para el progreso del país al recalcar sobre la “falta de desarrollo de las obras de infraestructura que comunican sus centros productivos con los puertos” (DNP, 1991, p.13).

Los inicios de la globalización económica mundial, la necesaria apertura económica nacional y la hegemonía del transporte marítimo internacional de gran escala –por sus menores costos y comprobada eficiencia–, fueron los sucesos definitivos que pusieron el mar y su entorno en los planes de los altos decisores de la Nación.

i. El Salto Social (1994-1998) - Presidente Ernesto Samper Pizano (277 páginas).

El primero de los macroplanes formalizado por una ley de la República –como resultado palpable de lo dispuesto en la CPN del 91– fue conceptualizado por sus creadores como un modelo alternativo de desarrollo en el que la gente y el campo eran la base del progreso de la nación a largo plazo. Se evalúa este enfoque del PND de Samper como el principio de un cambio en las reflexiones acerca de la situación general del país, en las que el crecimiento económico dejó de ser el núcleo del análisis para conjugarse con aspectos sociales tales como la educación, la salud y la equidad.

El ámbito de lo marítimo fue incluido de nuevo en este Plan en relación con el estado de la infraestructura para ser competitivos a nivel internacional, registrando específicamente “un considerable atraso tecnológico e ineficiencias en el manejo del transporte por contenedores y a granel (y) los servicios portuarios” (DNP, 1995, p.169). Se comenzaron a tratar con mayor detalle los problemas del sector al identificarse, por ejemplo, la falta de consolidación de un sistema regulatorio para incentivar la eficiencia portuaria y la competitividad tarifaria de los puertos.

j. Cambio para Construir la Paz (1998-2002) - Presidente Andrés Pastrana Arango (761 páginas).

El muy extenso Plan Nacional de Desarrollo del también exalcalde de Bogotá estuvo principalmente orientado a alcanzar las condiciones para conseguir una paz negociada con la entonces narcoguerrilla de las FARC. El proceso inició con mucha voluntad y decisión por las partes en octubre de 1998 con los diálogos de la llamada Zona de Distensión de El Caguán. Sin embargo, y a pesar de que 42.000 km² de territorio nacional se desmilitarizaron y entregaron a las FARC en los Llanos Orientales del país, las negociaciones fracasaron cuatro años después y el conflicto interno en Colombia se recrudeció una vez más.

Los objetivos para la paz del plan de Pastrana se construyeron basados en cuatro grandes estrategias: 1) Hacia un Estado participativo; 2) Los compromisos fundamentales de la sociedad: reconstitución del tejido social; 3) Desarrollo y paz: instrumentos y prioridades; y 4) Las exportaciones como motor del crecimiento. Al respecto, en las estrategias sectoriales del Plan de Infraestructura, sector Transporte, se afirma que “se continuará incentivando la participación del sector privado en los puertos marítimos y se buscará su vinculación en la infraestructura fluvial de navegación y portuaria” (DNP, 1999, p.113).

Adicionalmente en el acápite dedicado a la integración y concertación latinoamericanas se trata, por primera vez, acerca de las fronteras marítimas del país y se afirma:

En cuanto a nuestras fronteras marítimas se continuará contribuyendo a la consolidación de la presencia del Estado en nuestros territorios insulares, se participará en las negociaciones de instrumentos que se adopten sobre asuntos marítimos, se colaborará en la adopción de programas dirigidos al desarrollo de las comunidades costeras, en la preservación del medio marino y en la explotación sostenible de recursos vivos y no vivos, a la vez que se orientará la acción ante los organismos internacionales competentes (DNP, 1999, p.124).

De otra parte en el Capítulo 5 del Plan, ‘Las Exportaciones como Motor de Crecimiento’, cuando se trata el tema de la infraestructura se vuelve a disertar sobre el sector marítimo, incluyéndose fructíferos conceptos que pueden considerarse como los primeros pasos que dio el país para descubrir una nueva visión acerca del mar y de sus inmensas posibilidades de contribución al progreso nacional, además de argumentar en el texto del PND que:

El transporte de carga utiliza principalmente los modos carretero y marítimo. Es así como el 86% de los productos se movilizan por carretera y el 96% de la carga de comercio exterior utiliza la vía marítima. (...) Dado que la mayor parte del comercio exterior colombiano se moviliza a través del transporte marítimo, se buscará mejorar la capacidad de operación de las vías, incluyendo los accesos a los puertos marítimos de Colombia y a las ciudades. (pp. 462 y 463).

La última mención que hizo el Plan sobre lo marítimo se refirió a la competitividad y modernización del sector turístico, “estableciendo programas de promoción para facilitar el acceso de cruceros marítimos, el embarque y desembarque de pasajeros y la modernización de las terminales, especialmente en los distritos turísticos” (p.515).

Se concluye así que el PND del gobierno del presidente Pastrana fue innovador en su inclusión de importantes aspectos relacionados con el ámbito marítimo nacional, lo que lo diferenció de manera ostensible de todos los planes que lo precedieron.

La globalización de la economía, los bajos costos relativos del transporte marítimo, la necesidad del país de abrirse al mundo y su privilegiada ubicación geográfica en el nodo de las grandes rutas de carga internacional, forzaron a los máximos entes de planeamiento de la Nación a buscar –por fin– las múltiples oportunidades de progreso en los mares colombianos.

k. Hacia un Estado Comunitario 2002-2006 (284 páginas) y Estado Comunitario: desarrollo para todos (2006-2010) - Presidente Álvaro Uribe Vélez (740 páginas).

Así como Andrés Pastrana se enfocó en terminar el conflicto interno en Colombia a través de negociaciones de paz, el entrante presidente Uribe se propuso alcanzar el mismo propósito pero a través de la confrontación total, ordenando un embate definitivo y sostenido de las Fuerzas Militares y de Policía de Colombia contra la aún poderosa amenaza subversiva armada de las FARC, buscando causarle una derrota irreversible a esa organización ilegal.

El PND del primer cuatrienio del presidente Uribe se sostenía en tres pilares fundamentales: Brindar seguridad democrática, Impulsar el crecimiento económico sostenible y la generación de empleo, y Construir equidad social. En el numeral 3, Infraestructura Estratégica

en Transporte, del Capítulo II sobre el ‘Crecimiento Económico’, se alude al Subsector Marítimo en relación con el mantenimiento y conservación de la infraestructura de transporte marítimo, indicando que se “mejorarán los estándares, condiciones y procedimientos de orden técnico y operativo, se fortalecerá el proceso de participación del sector privado en el desarrollo de proyectos de infraestructura portuaria y marítima, y se atraerán recursos de cooperación técnica internacional” (DNP, 2003, p.121).

Esta única mención en cuanto a lo marítimo en el Plan del periodo 2002-2006 de Álvaro Uribe, es posible calificarla como un estancamiento de la positiva valoración del mar que se observó en el periodo del expresidente Pastrana.

En el Tomo I del Plan de Desarrollo del segundo cuatrienio de Uribe Vélez –que se aprecia mucho más completo y mejor elaborado que el anterior–, el mar y su entorno recuperan la relevancia perdida en el PND precedente. El sector marítimo es citado en siete oportunidades en relación con las áreas subsiguientes:

La interdicción y control al tráfico de armas y sustancias prohibidas, la infraestructura de transporte, las nuevas autopistas para la competitividad, los nodos de transferencia del comercio exterior (puertos, aeropuertos, pasos de frontera), la ampliación de la capacidad portuaria, la logística y el transporte de los programas sectoriales y la más importante y transformadora, la gestión integral de costas y mares a través de “las acciones que se desarrollen con el objeto de incorporar de manera integral y sostenible el territorio marítimo y las potencialidades de los espacios oceánicos y las zonas costeras e insulares al desarrollo del país” (DNP, 2007, p.355). Este último planteamiento es factible calificarlo como un auténtico salto estratégico en la concepción del aprovechamiento de los recursos marinos para el uso sostenible del Estado colombiano.

A su vez en el Tomo II del PND de Uribe, se observa que las propuestas sobre el mar se hicieron más profundas y estructuradas. Más aún, se comenzó a proponer análisis críticos del manejo de las aguas jurisdiccionales del país. Así se planteó en el numeral 7.4.5 Fortalecimiento de las Capacidades Territoriales, del Capítulo 7 ‘Dimensiones Especiales del Desarrollo’, del Plan:

Colombia tiene un área marítima equivalente al 45% de la totalidad de su territorio, cerca de 3.000 km de costas, y está localizado estratégicamente sobre el Mar Caribe y el Océano Pacífico. Sin embargo, los recursos y patrimonio marítimos no han sido aprovechados óptimamente, ni de manera integral y sostenible en beneficio de un mayor desarrollo para el país y del bienestar de su población. (p.501).

En el mismo numeral se propone el concepto de integración del territorio marítimo al desarrollo nacional, por medio de la formulación e implementación de la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros (PNOEC). El tratamiento de aspectos tan técnicos sobre la materia y el conocimiento de documentos especializados como la PNOEC, se considera un nuevo tipo de trabajo unificado entre las entidades de planeación y las instituciones encargadas de velar por el mar y su entorno.

Acorde con lo anterior, en el Plan se definen cuatro estrategias para incorporar de manera integral y sostenible el territorio marítimo y sus recursos al desarrollo del país:

1. Consolidar el marco institucional y normativo para la gestión conjunta –sectores público y privado– del territorio marítimo y su aprovechamiento sostenible; 2. Lograr un manejo integral y sostenible del territorio marítimo y sus recursos; 3. Promover el desarrollo científico, tecnológico y la innovación en la investigación sobre mares y costas; y 4. Fomentar la educación y cultura marítima y proteger el patrimonio cultural asociado al territorio marítimo (p.502).

Sin duda un enorme avance político e institucional sobre el tratamiento de lo oceánico en los planes y programas que señalan las rutas y metas del progreso de Colombia. Políticas que es posible concluir, se quedaron la mayoría de las veces en el plano de las buenas intenciones suscritas en el papel oficial del Estado.

I. Prosperidad para Todos (2010-2014) - Presidente Juan Manuel Santos Calderón (1.022 páginas).

El más voluminoso de los PND hasta aquí revisados designaba nuevamente a la paz como el propósito de la nación colombiana. Un plan diseñado y estructurado en niveles de excelencia, se apoyó en cuatro ejes transversales: Buen Gobierno, Relevancia Internacional, Sostenibilidad Ambiental e Innovación. Y se basó en tres pilares que sostenían esos ejes: Crecimiento y competitividad, Igualdad de oportunidades y Consolidación de la paz.

En el Tomo I del Plan, el sector marítimo se vuelve a hacer presente en las áreas de infraestructura y transporte, específicamente en referencia a la eficiencia de los puertos y a la adecuada comercialización de los productos desde el interior del país hacia las zonas costeras, haciendo énfasis en el concepto de la intermodalidad. Se recabó en el texto la importancia del sector afirmando que “A través de los puertos marítimos, en 2009 se movilizó el 63% de las exportaciones en dólares y el equivalente al 95% de la carga total de comercio exterior colombiano” (DNP, 2011, p.268). El análisis incluyó la necesidad de la adecuación de la infraestructura portuaria teniendo en cuenta los trabajos de ampliación del Canal de Panamá.

En el numeral 3, ‘Políticas de Desarrollo Fronterizo’, del Tomo II del Plan, el objetivo general de esa política establece “Incorporar, como elemento esencial, al propósito nacional de desarrollo, las áreas fronterizas de los ámbitos terrestres y marítimos a partir de una visión estratégica, promocionando el diseño de políticas públicas que reconozcan las particularidades regionales de estas zonas” (p.698).

De esta forma, se observa igualmente profunda y conocedora la inclusión de lo marítimo en el PND del primer periodo de gobierno de Juan Manuel Santos, producto de un esfuerzo de planeación metódico, detallado y profesional.

Se arriba así al objeto de estudio de este numeral 1.5., el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 ‘Todos por un Nuevo País’, que se efectuará a continuación como parte esencial del ordenamiento jurídico de Colombia respecto del mar y sus asuntos conexos.

Para llevarlo a cabo con suficiente ilustración se realizó el diagnóstico de la presencia e influencia del sector marítimo en los doce PND antecedentes, lo que permitió concluir sobre algunos factores que impidieron una mayor participación del mar y sus recursos en la elaboración de los programas de desarrollo de la Colombia de los últimos 50 años. Entre los principales identificados se tienen:

Poco conocimiento y ausencia de especialistas sobre el mar en los entes de planeación nacional; falta de gestión interinstitucional entre los entes de planeamiento y los responsables del área marítima; falta de empatía y en casos extremos, bajos niveles de confianza entre los funcionarios públicos de ministerios y organizaciones civiles con

los militares que dirigen las instituciones encargadas de la protección y manejo del mar (Armada, DIMAR y la CCO); priorización de lo terrestre, con enfoque centralista en lo geográfico y en lo político; olvido de las zonas de frontera, especialmente de las marítimas y, por último, falta de recursos, pobre infraestructura y priorización de áreas como la salud, la educación y la vivienda.

Aun con el panorama anterior, se considera pertinente agregar que con la llegada del siglo XXI y las nuevas posibilidades tecnológicas de conocimiento, comunicación e interacción global, el mar adquirió mayor relevancia y comenzó a figurar más profunda y frecuentemente en los planes de desarrollo del país.

Así las cosas, el examen del actual Plan de Desarrollo del presidente Juan Manuel Santos muestra que –de igual forma que en el de su primer periodo– priorizó la paz como el eje central de su gestión.

El Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país”, que se expide por medio de la presente ley, tiene como objetivo construir una Colombia en paz, equitativa y educada, en armonía con los propósitos del Gobierno Nacional, con las mejores prácticas y estándares internacionales, y con la visión de planificación de largo plazo prevista por los objetivos de desarrollo sostenible (Ley 1753 de 2015).

El documento está dividido en dos tomos que contienen 1.230 páginas, convirtiéndose en el más extenso y, según lo apreciado, en el más completo de los planes nacionales de desarrollo elaborados hasta la fecha de realización del presente capítulo. Además de ser el que más contempla el mar y sus potencialidades como elementos clave del crecimiento económico, social y ambiental de la Nación.

Respecto al sector marítimo, este es tratado en doce oportunidades en el primer tomo. Primero, en relación con la infraestructura y servicios de logística y transporte para la integración territorial, donde se cita que “El crecimiento de la carga movilizada en puertos estuvo acompañado por un incremento de la inversión privada en el sector, la cual se duplicó entre 2010 y 2013, principalmente en las zonas portuarias de Santa Marta, Buenaventura, Cartagena y Barranquilla” (DNP, 2015, p.130), por lo que se requiere que estas inversiones se complementen para mejorar los accesos marítimos.

Segundo, cuando se habla de competitividad e infraestructura estratégicas, se mencionan los puertos como nodos de intercambio comercial intenso, pero “supeditados a la existencia de accesos marítimos eficientes que garanticen un nivel de servicio adecuado para los usuarios” (p.222). Tercero y sobre el mismo tema, plantea la actualización del marco regulatorio del sistema portuario colombiano y el mejoramiento de la coordinación interinstitucional entre las entidades reguladoras, ejecutoras y de planeación, con el fin de impulsar la política pública portuaria.

Cuarto, todavía sobre competitividad e infraestructura, el PND actual proyecta la actualización del estatuto portuario “permitiendo la introducción de nuevas reglas de juego que permitan responder a la dinámica actual del comercio marítimo y del sector portuario internacional” (p.122). De la quinta a la séptima vez en que se refiere al sector marítimo, el Plan emite instrucciones sobre regulación marítima, tráfico marítimo y establece procedimientos para atender siniestros en el mar. También aborda un tema de gran relevancia al referirse a la obligación del Gobierno Nacional de asegurar el respeto de la soberanía nacional y la protección de los intereses nacionales.

Octavo, se afirma que “las Fuerzas Militares tienen la obligación constitucional de emprender todas las acciones encaminadas a proteger, frente a cualquier tipo de agresión externa o interna, estos dos valores, en los dominios terrestre, marítimo, fluvial, aéreo, espacial y ciberespacial” (p.474).

En aplicación de lo anterior, el área marítima se incluye por novena, décima y décima primera ocasiones en tres aspectos de gran significación: la promulgación de la ley marco del territorio marino, fluvial y costero, el fortalecimiento de la presencia y liderazgo en escenarios de coordinación internacional marítimos como el Tratado Antártico y el Sistema Marítimo Global de Socorro y Seguridad en el Caribe Occidental Colombiano y la organización, funciones y responsabilidades del Servicio marítimo de búsqueda y salvamento. En la última ocasión del Tomo 1 en que se nombra el sector, se hace sobre la necesidad de brindar seguridad y protección al comercio marítimo y fortalecer su competitividad.

A su vez en las 680 páginas del Tomo II del PND ‘Todos por un nuevo país’, el ambiente marítimo es citado en 10 ocasiones. Este tomo se ocupa de temas más puntuales de ejecución de lo proyectado tales como: buen gobierno y crecimiento verde o estrategias regionales. Es decir, el tratamiento que se le da al mar en este volumen va por la misma senda

y se tocan temas más coyunturales y específicos, ello para fijarlos en los objetivos de las correspondientes estrategias de trabajo propuestas para implementar el Plan.

Como resultado del análisis previo, se concluye que el Plan de Desarrollo del gobierno Santos muestra una sustancial presencia de aspectos relacionados con el mar y sus asuntos conexos, tanto que es posible advertir la participación de especialistas del área marítima en su construcción. Lo aseverado es factible confirmarlo cuando se observa que a lo largo del texto se tratan temas oceánicos de gran calado, muy complejos de manejar por quienes no tengan suficientes conocimientos y experiencia en el ámbito de lo marino. Entre los temas especializados que se pueden citar como ejemplo se tienen: Conectividad marítima, definición de las zonas de playa y demás zonas de protección marítimas; Compensación de ecosistemas costeros y oceánicos, áreas de riesgo derivadas de la actividad marítima; Seguridad Integral Marítima, control de tráfico marítimo; Exploración oceánica costa-afuera (Off-shore), funciones del Estado Bandera, Estado Ribereño y Estado Rector de Puerto o autorización, control y supervisión del desarrollo de las actividades marítimas.

Si bien las temáticas relacionadas en el párrafo anterior gozan de gran importancia y pertinencia en el documento examinado, no son las más significativas que se discuten en el Plan respecto del futuro del mar en Colombia, toda vez que al tratar acerca del mantenimiento de las capacidades disuasivas para la seguridad y defensa nacional, se emite una instrucción (considerada más relevante) que le ordena al Gobierno Nacional realizar la “Formulación e implementación de la Estrategia Marítima del Estado Colombiano” (Tomo I, p.475).

A ese respecto se estima urgente el cumplimiento de la instrucción emitida de tal modo que se obtenga un resultado pronto y tangible. El que hasta la fecha de culminación del presente capítulo aún no se ha materializado.

Conclusiones

El estudio del ordenamiento jurídico nacional realizado, permite concluir que su cuerpo constitucional y legal incluye los conceptos del territorio marítimo jurisdiccional consuetudinariamente aceptados por la comunidad internacional, pese a que el país no ha ratificado aún la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En otras

palabras, Colombia no ratificó la Convemar pero adoptó su régimen jurídico respecto de los derechos de un Estado ribereño sobre sus aguas adyacentes. Dicotomía que debe ser resuelta por las autoridades colombianas a la mayor brevedad posible, afrontando el análisis sobre la conveniencia o el perjuicio de ratificar la Convención y evitando mandar un mensaje ambiguo a la comunidad jurídica internacional sobre las cuestiones oceánicas.

El examen de los convenios internacionales marítimos más relevantes ratificados por Colombia, amplió la base jurídica sobre la que se debe cimentar la organización y regulación del sector marítimo del país. Al ser estos incorporados con carácter vinculante al aparato jurídico del Estado colombiano, una vez perfeccionados, contribuyen a delimitar su escenario legal de ejecución y a prevenir la trasgresión de las normas del Derecho del Mar acogidas por el país a través de estos instrumentos.

Una innovación desarrollada en este capítulo se llevó a cabo mediante el análisis efectuado respecto de la influencia del sector marítimo en 50 años de periódica promulgación del Plan Nacional de Desarrollo del país. Tal estudio no había sido realizado anteriormente y el resultado obtenido permite aseverar que su presencia fue exigua y limitada a las áreas del transporte y de los recursos naturales. Muy poco o nada en los campos económico, productivo o social. Nueva evidencia que corrobora el escaso valor que se le ha otorgado al mar en Colombia, pero que permitió revelar los sectores que adolecen del aporte marítimo con el propósito de incluirlos en los futuros documentos que se diseñen para orientar el uso y aprovechamiento del mar en nuestro país.

Referencias Bibliográficas

- Cadena, W. (2005). *La Convención de Naciones Unidas del Derecho del Mar (1982) y su no ratificación por parte de Colombia*. Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada. Facultades de Derecho y de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad. Proyecto de Investigación.
- Cancillería de la República de Colombia. (2017) Definiciones sobre mar territorial y zona contigua. *Página Web Oficial de la Cancillería*. Extractado el 13 de febrero de 2017 de: <http://www.cancilleria.gov.co/newsroom/news/definiciones-sobre-mar-territorial-y-zona-contigua>.
- _____. *Glosario*. *Página Web Oficial de la Cancillería*. Extractado el 13 de febrero de 2017 de: http://www.cancilleria.gov.co/el-archipelago-es-colombia/glosario#el_archipelago_es_colombia-default-1.
- Congreso Nacional de Colombia. (1994). *Ley 7 de 1944*. Bogotá.
- _____. (1978). *Ley No. 10 de 1978*. Bogotá.
- _____. (1994). *Ley 152 de 1994*. Bogotá.
- _____. (2015). *Ley 1753 de 2015*. Bogotá.
- Constitución Nacional de Colombia. (1991). Bogotá.
- Departamento Nacional de Planeación. (1961). *Plan Nacional de Desarrollo 1961-1970*. ‘Desarrollo Económico y Social’. Bogotá
- _____. (1969). *Plan Nacional de Desarrollo 1969-1972*. ‘Planes y Programas de Desarrollo’. Bogotá.
- _____. (1970). *Plan Nacional de Desarrollo 1970-1974*. ‘Las Cuatro Estrategias’. Bogotá.
- _____. (1974). *Plan Nacional de Desarrollo 1974-1978*. ‘Para Cerrar la Brecha’. Bogotá.

- _____. (1978). *Plan Nacional de Desarrollo 1978-1982*. 'Plan de Integración Nacional'. Bogotá.
- _____. (1983). *Plan Nacional de Desarrollo 1982-1986*. 'Cambio con Equidad'. Bogotá.
- _____. (1987). *Plan Nacional de Desarrollo 1986-1990*. 'Plan de Economía Social'. Bogotá.
- _____. (1991). *Plan Nacional de Desarrollo 1990-1994*. 'La Revolución Pacífica'. Bogotá.
- _____. (1995). *Plan Nacional de Desarrollo 1994-1998*. 'El Salto Social'. Bogotá.
- _____. (1999). *Plan Nacional de Desarrollo 1998-2002*. 'Cambio para Construir la Paz'. Bogotá.
- _____. (2003). *Plan Nacional de Desarrollo 2002-2006*. 'Hacia un Estado Comunitario'. Tomos I y II. Bogotá.
- _____. (2007). *Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010*. 'Estado Comunitario: desarrollo para todos'. Bogotá.
- _____. (2011). *Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014*. 'Prosperidad para Todos'. Bogotá.
- _____. (2015). *Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018*. 'Todos por un nuevo país'. Tomos I y II. Bogotá.
- Dirección General Marítima. (2014). *Compendio de Normatividad Marítima Colombiana*. Oficina Jurídica. Bogotá.
- Matallana, Á. (2013). *Syllabus Fundamentos de Lógica Estratégica*. Maestría en Seguridad y Defensa Nacionales. Escuela Superior de Guerra. Bogotá.
- Núñez, R. (2002). *Poder político, Constitución y Estado*. Teorías jurídicas y económicas del Estado. 1a. Ed. Universidad Externado de Colombia. Bogotá.
- Organización de las Naciones Unidas. (1982). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. Montego Bay, Jamaica.
- Presidencia de la República de Colombia. (1979). *Decreto reglamentario 1877*. Bogotá.

- _____. (1984). *Decreto 1436 del 13 de junio de 1984*. Bogotá.
- _____. (1984). *Decreto Ley 2324 del 18 de septiembre de 1984*. Bogotá.
- _____. (2013). *Decreto 1946 del 9 de septiembre de 2013*. Bogotá.
- Sánchez, J. (2001). *Colombia y el Océano*. Una visión prospectiva de cara al tercer milenio. Bogotá.
- Till, G. (2004). *Poder Marítimo, una guía para el siglo XXI*. 1ª. Ed. Instituto de Publicaciones Navales. Buenos Aires, 2007. TURBAY VELÁSQUEZ, Camilo. *Derecho Constitucional*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 3ra. Ed.
- Vargas, A. (2010). *Intereses Nacionales*. Presentación en Power Point. Bogotá.
- Velásquez, M. (2003). *Dominio Marítimo de Colombia*. Libro Blanco desde el Congreso Nacional. Bogotá.
- Zárate, L. C. (2001). *Colombia y el Derecho del Mar*. Editorial Leyer. Bogotá.

CAPÍTULO II

LA VISIÓN MARÍTIMA DE LOS ESTADOS PARA POTENCIAR SU DESARROLLO NACIONAL*

LUIS HERNANDO OSORIO DUSSÁN¹

“Los océanos ayudan a regular el clima y el tiempo y proporcionan oxígeno y alimentos, así como otros efectos beneficiosos para el medio ambiente y para la sociedad y la economía en general”.

Día mundial de los océanos UNESCO.

Introducción

Parece ser que en las últimas décadas o quizá desde la promulgación de la Convención del Derecho del Mar, los espacios marítimos se “estrechan”, las disputas por el mar se agudizan y con afán los estados ribereños geoestratégicamente tienden a demarcar o convenir con sus vecinos los límites fronterizos antes de acudir a las instancias de la Corte Internacional de Justicia caracterizadas en las últimas resoluciones como inaplicables, desconocedoras de tratados previos, convenientes y salomónicas.² No obstante, los Estados buscan que dentro de sus intereses

* Este capítulo es resultado del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, del Departamento Armada de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Hace parte del Grupo “Masa Crítica”, identificado con código COL123-247 en COLCIENCIAS y categorizado en “C”.

1 **Capitán de Navío (RA) Luis Hernando Osorio Dussán.** Economista, Especialista en Formulación y Evaluación de Proyectos, Magister en Seguridad y Defensa Nacionales, Docente-Investigador en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”.

2 La BBC Mundo en su redacción publicada el 8 marzo 2011 manifestó que las demandas Nicaragua-Costa Rica (8 marzo 2011) caso navegación río San Juan y Argentina-Uruguay

nacionales se contemplen los marítimos en consenso con la sociedad, la gobernanza, la cultura y conciencia en los asuntos marítimos y, no es acuñar un eslogan, pero la amplia argumentación y estudios en el sentido que el océano representa el futuro de la humanidad es una evidencia cada vez más convincente y los Estados son llamados a asumir los desafíos porque sobre ellos recae dicha responsabilidad para las futuras generaciones.

La explotación de recursos hidrobiológicos, renovables y no renovables del fondo marino y del subsuelo, se ha convertido en objetivo de necesidad y riqueza potencial, contando además con la importancia que revisten las líneas de comunicación marítimas, la industria de ribera, la infraestructura del transporte, el comercio y quizá lo más valioso: la investigación, la protección del medio marino y su explotación racional, sostenible y limpia, que solo es plausible con el decidido apoyo estatal y la cooperación internacional.

En este capítulo se presenta la importancia del mar a nivel global y los desafíos que representan en el concierto de los Estados, dando una mirada a la problemática en el Mar de China; posteriormente se muestra una perspectiva de los Estados a nivel regional y de Latinoamérica, específicamente Brasil y Argentina como algunos referentes que han fortalecido la inmensidad de territorio marítimo con la bondad que la naturaleza les ha prodigado. Y por último, la condición bioceánica colombiana que obliga a disertar sobre la importancia que reviste la conciencia marítima nacional alrededor de la responsabilidad que nos atañe sus intereses.

(abril 2009) caso de la planta celulosa UPM, así como el caso Nicaragua-Colombia caso Islas de San Andrés en 2007 fueron fallos salomónicos. http://www.bbc.com/mundo/noticias/2011/03/110308_sentencia_la_haya_nicaragua_costa_rica_analisis_aw.shtml.

De igual manera, la Canciller de Colombia María Ángela Holguín, manifestaba en la revista Semana del día 25 abril 2012, previo al exabrupto e inaplicable fallo del 19 Noviembre 2012 y anticipando la intencionalidad de lo sucedido, decía “(...) cualquier cosa puede pasar en esas posiciones salomónicas que ha tenido la Corte”. <http://www.semana.com/nacion/articulo/colombia-aceptara-fallo-la-haya-confia-nicaragua-haga-mismo/256974-3>. Para reafirmar lo dicho, el diario La Nación de Argentina titulaba el día 28 enero 2014 sobre caso Perú-Chile, “Con un fallo salomónico, La Haya puso fin a la disputa entre Chile y Perú”. <http://www.lanacion.com.ar/1659158-con-un-fallo-salomonico-la-haya-puso-fin-a-la-disputa-entre-chile-y-peru>. Precisamente lo salomónico no es por lo justo y sabio sino por lo político y conveniente en cuanto a intereses subrepticios.

1. EL MAR, UNA NECESIDAD PARA LOS ESTADOS

Los Estados representan una organización política y jurídica de la población asentada en un territorio y regida por el poder de una autoridad gobernante, además están al servicio de la sociedad y del interés general de sus ciudadanos, enfatizando el elemento territorial representado por los espacios terrestres, aéreo, marítimo y el subsuelo, dentro de un límite fronterizo considerando al espacio marítimo y el subsuelo como elementos o recursos naturales parte de los bienes patrimoniales del Estado que se encuentran en el ambiente, sin que estos hayan sido objeto de transformación ya sean renovables o no renovables.

El desarrollo de los Estados está vinculado a factores históricos que unen al hombre con el mar, este ha sido un elemento generador de recursos marítimos para la supervivencia suscitando la evolución de grandes marinas y civilizaciones³ donde en la contemporaneidad, el mar responde a una inestimable riqueza que se obtiene tanto en la superficie como en el fondo y subsuelo marino; no obstante, el mar es potencialmente significativo para la función climática, la sostenibilidad ambiental del planeta y los seres vivos, para la economía de las naciones y como pilar de los intereses nacionales.

La evolución de los intereses de los Estados ha contemplado al espacio marítimo como un factor indispensable para fortalecer su

3 La cultura cretense (2600 a.C.), fue la primera talasocracia, civilización en el sur del mar Egeo (I. Creta), basada en el comercio marítimo (cultura minoica) que dominó por cerca de 1.000 años; surgen después los Fenicios (1600 a.C.) asentados en Tiro, Sidón y Biblos (Israel, Líbano y Siria), posteriormente los griegos a partir del siglo IX a.C., escenarios posteriores de épicas batallas navales en el marco de las Guerras Médicas del S. V a.C., hasta la llegada Roma que dominó el mar Mediterráneo (753 a.C.- 476 d.C.) como el *Mare Nostrum*. No se puede dejar de mencionar el desarrollo naval de la cultura egipcia a lo largo del río Nilo desde el año 3100 a.C. hasta la interacción con Roma siglo V d.C., en la edad Media el control marítimo que ejercieron los escandinavos en expediciones comerciales y guerreras de los vikingos que llegaron a Groenlandia y América Norte en las embarcaciones llamadas Knarr y drakar, igualmente los árabes en la expansión del islam a partir de siglo VI d.C. que usaron embarcaciones como el sambuk en las guerras contra los bizantinos. Surgen ciudades marineras y comerciantes como Venecia, Génova y Pisa, y a la par en la época de las Cruzadas (8 en total desde 1.099 a 1.270 d.C.) cuyos escenarios de movilidad fueron el Océano Atlántico y el mar Mediterráneo. A partir del siglo XIV y XV la navegación es dominada por España y Portugal en los Océanos Atlántico y Pacífico, dando lugar posteriormente a la era de los grandes descubrimientos geográficos siendo el mar el gran protagonista. No puede dejar de mencionarse la presencia de la Armada Invencible de Felipe II hasta 1588 y la posterior primacía de la Royal Navy (S. XVIII - S. XX) que da paso a las marinas contemporáneas de Japón, URSS y hoy la gran Armada de los EE.UU. (S. XX - S. XXI) y acompañada del desarrollo del poder naval en otros países como. (China, India, Brasil, Alemania Corea, Holanda, Francia y Gran Bretaña).

capacidad y poder. A través de la historia el dominio del mar ha pasado de la supervivencia alimentaria, expansión cultural e intercambio comercial a la necesidad vital y potencial para obtener y explotar riquezas, controlar las líneas de comunicación y comercio, incluso hasta disponer de la sostenibilidad del futuro de la humanidad comprendiendo los fenómenos físicos, geológicos, biológicos y químicos que se ciernen en la inmensidad de masa acuática y el subsuelo. Fue necesaria una normativa para que la evolución de los intereses fuera relativamente equitativa al desarrollo marítimo diferencial de las naciones desde tiempo atrás.

Otrora los océanos estuvieron sujetos al principio de libertad en los mares para los Estados en construcción o ya constituidos, pero a partir de mediados del siglo XX ha crecido la necesidad de expandir los derechos soberanos en muchos de ellos, respecto a los recursos marítimos y su espacio. En retrospectiva, las civilizaciones antes mencionadas asumieron un rol de posesión en su momento y un ejercicio de dominio del mar, para la navegación, la pesca y el comercio, el transporte marítimo y la guerra. Roma ejerció el llamado *Mare Nostrum* o “nuestro mar” hasta 1453 (Caída de Constantinopla). En 1609 surgió el concepto de *Mare Liberum* o “mar libre” del holandés Hugo Grocio determinando que “(..) los Estados no son susceptibles de demarcación ni ocupación, por ende, no sujetos a jurisdicción de un Estado”. En 1635 John Selden propone una visión contraria en la doctrina *Mare Clausum* (mar cerrado) que conlleva a la jurisdicción de un Estado (Szekely, S/F, p.823).

En 1702 el holandés Cornelyeus Van Byukershoek presentó la propuesta relacionada con que el límite debe coincidir con la capacidad de control desde la costa y eso se haría con el alcance efectivo de un arma. Esta propuesta se consolidó en 1782 con Ferninad Galiami quien propuso específicamente que el espacio marítimo debía partir de la costa hasta tres millas náuticas como máximo alcance de cañón de la época, satisfaciendo la defensa y neutralidad de los Estados (Szekely, S/F, pp.824-825).

Sin embargo, en el siglo XVIII se presentó un concepto particular, el *Mar Britannium* en razón a la supremacía de la marina inglesa de la época. La premisa de las 3 millas perdió vigencia al tener un mayor desarrollo tecnológico variando el alcance de la artillería, además los nacientes Estados y excolonias obtuvieron un mar que en esencia cambiaba la connotación militar a una económica dado que era un medio de sustento y comunicaciones. “Al finalizar el siglo, países como

Chile (1855), Ecuador (1857), Salvador (1860) y luego Argentina (1869) adoptaron el Código de Andrés Bello relativo a una extensión mayor de 12 millas por razones fiscales” (Szekely, S/F, p.826).

Al inicio del siglo XIX hubo muchas interpretaciones y reclamaciones sobre temas del espacio marítimo, situación que llevó a incluir el tema en las discusiones de la Liga de las Naciones en 1930 en un intento por resolver un problema de orden multilateral. Sin resultados concretos, ello implicó que de manera unilateral muchos países de Latinoamérica asumieran extensiones de mar de manera diferencial. A partir de 1947 se dio el movimiento “de las 200 millas” especialmente liderado por Perú y Chile a efecto de proteger la pesca favorecida por la corriente de Humboldt frente a sus costas, y no necesariamente a 3 ni a 12 millas; luego en 1952 la Declaración de Santiago⁴ proporcionó cierta validez regional y un estatus de mar territorial de 200 millas, pero lo más importante es que estos movimientos dieron lugar al desarrollo y aprobación en muchas de sus partes del Nuevo Derecho del Mar, hoy materializado en la Convemar.

Los mares y océanos representan más de dos terceras partes de los 510 millones de km² de la superficie global, esto es 360,1 millones de km², de donde se podrían extraer riquezas como petróleo y otros minerales del fondo marino, aprovechar racional y sosteniblemente la fauna y flora marinas, desarrollar industrias de pesca, proveer paisajes para el recreo y turismo y, controlar estrechos y líneas de comunicaciones. Ante estas ingentes oportunidades muchos Estados están generando capacidades estratégicas para controlar incluso más espacio marítimo del propio en una permanente dinámica de disputa, obligando a reglamentar la acción a nivel doméstico y mundial como bien se ha venido realizando paulatinamente en el seno de la Convemar⁵ donde actualmente son

4 La Declaración de Santiago de 18 agosto de 1952 firmada por Chile, Ecuador y Perú, señala que obliga a los Estados firmantes, conservar y proteger los recursos naturales y reglamentar su aprovechamiento, en el artículo II proclaman que a cada uno de ellos corresponde “sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países hasta una distancia mínima de 200 millas marinas desde las referidas costas”. Recuperado de: <http://rpp.pe/politica/actualidad/sepa-que-establece-la-declaracion-de-santiago-de-1952-noticia-547644>

5 La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establece un orden jurídico para los mares y océanos que facilite la comunicación internacional y promueva los usos con fines pacíficos de los mares y océanos, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, el estudio, la protección y la preservación del medio marino y la conservación de sus recursos vivos. El texto consta de 320 artículos; 17 partes y 9 anexos técnicos, cubriendo los siguientes temas: límites de las zonas marítimas, Mar Territorial, Zona Contigua, Aguas Interiores,

miembros de la Convención 168 Estados, aproximadamente el 85% de los países que integran las Naciones Unidas, así como otros mecanismos de cooperación, la mayoría en el seno de las Naciones Unidas como el Programa de Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente (Pnuma), la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco), la Organización Marítima Internacional (OMI), la Convención Internacional para Prevenir la Contaminación de los Buques y sus modificaciones (Marpol) y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar).

Los gobiernos son conscientes que los mares, incluso los ríos y lacustres son fundamentales para un desarrollo sostenible de los Estados ya que proporcionan alimentos y energía, generan oxígeno, regulan el cambio climático y las temperaturas, no obstante, se enfrentan a grandes riesgos ambientales y económicos ante la elevación del nivel del mar, la acidificación del agua, contaminación y desechos plásticos, sobreexplotación y pobre manejo de los recursos marítimos, entre otros aspectos que son discutidos en diversos foros internacionales.

En la Conferencia sobre los océanos realizada entre el 5 y 9 de junio de 2017 en el seno de las Naciones Unidas en Nueva York, respecto a datos y cifras se dio a conocer que:

- Los océanos ocupan tres cuartas partes de la superficie de la Tierra, contienen 97% del agua de la Tierra y representan el 99% del espacio vital del planeta por volumen.
- Más de tres mil millones de personas dependen de la diversidad biológica marina y costera para sus medios de vida.
- A nivel mundial, el valor de mercado de los recursos marinos y costeros y las industrias correspondientes se calcula en tres mil billones anuales o cerca del 5% del PIB mundial.
- Los océanos contienen cerca de 200.000 especies identificadas, pero las cifras reales pueden ser del orden de millones.

Zona Económica Exclusiva, Plataforma Continental, Alta Mar, Derechos de Navegación y estrechos para la navegación internacional, Estados Archipelágicos, Régimen de las Islas, Mares Cerrados o Semicerrados, La Zona, Derecho de acceso al mar por Estados sin litoral, Tecnología marina, Paz y Seguridad en los océanos y los mares, Conservación y Gestión de los recursos marinos vivos, Protección y Preservación del medio marino, Investigación científica marina, Desarrollo y Transmisión de Tecnología Marina y Procedimientos para resolución de controversias. Recuperado de: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

- Los océanos absorben aproximadamente el 30 por ciento del dióxido de carbono producido por los seres humanos, reduciendo así el impacto del calentamiento global.
- Los océanos constituyen la mayor fuente de proteínas del mundo, ya que más de 2.600 millones de personas dependen de los océanos como fuente primaria de proteína.
- La pesca marina directa o indirectamente emplea a más de 200 millones de personas.
- Los subsidios para la pesca contribuyen a la rápida desaparición de muchas especies de peces y minan los esfuerzos por salvar la pesca mundial. Por este motivo la industria deja de ingresar unos 50 mil millones de dólares anuales.
- Se considera que hasta un 40% de los océanos del mundo se ven sumamente afectados por las actividades humanas, lo que incluye la contaminación, el agotamiento de los recursos pesqueros, la pérdida de hábitats. (Naciones Unidas, 2017).

La necesidad de cuidar el medio ambiente marino costero es imperativo para la salud de los mares a nivel mundial y la responsabilidad de los Estados radica en las buenas prácticas y la educación ambiental, pero lo imprescindible es la voluntad política e inversión pública, lo cual resulta difícil en donde la pobreza⁶ es alta debido a que afecta el desempeño económico en cerca de un 50% de la población que vive en el corredor paralelo a los 100 km de la costa, según *World Wildlife Fund* (WWF) trece megaciudades del planeta están situadas al borde de los océanos pero lo más complejo es que cerca de 1.000 millones de personas viven en comunidades pobres con vínculos directos con el mar.

El reto para el mundo marino en una realidad cercana está en racionalizar la explotación de los recursos y hacer de ello una realidad sostenible. Hoy se obtiene cerca de la tercera parte del petróleo que se consume (offshore), además, en el informe de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y Agricultura (FAO, 2016) para

⁶ La cantidad de personas que sobreviven en condiciones de pobreza extrema en el mundo es muy alta. El *Banco Mundial en el informe de Pobreza 2015* presentó las últimas estimaciones, el 12,7 % de la población mundial vivía con menos de US\$1,90, esto indica que 896 millones de personas subsistían con menos de US\$1,90 al día en 2012, así mismo un total de 2200 millones de personas sobrevivían con menos de US\$3,10 al día en 2011, que es la línea de pobreza promedio de los países en desarrollo y otro indicador común de profundas carencias. Recuperado de: <http://www.bancomundial.org/es/topic/poverty/overview>

2014 se registró a nivel mundial pesca marina cercana a las 81,5 millones de toneladas, cifra que se viene reduciendo ante la sobreexplotación de la cual es objeto. En cuanto al comercio internacional antes mencionado, el 80% es transportado por vía marítima enlazando los puertos y pasando por los principales estrechos en el mundo (Malaca, Ormuz, Suez y Panamá concentran la mayor parte del tráfico marítimo mundial). Las anteriores demandas al océano global han generado una competencia y disputa por conservar u obtener más espacios marítimos por parte de los Estados, dentro de la norma internacional y su accionar lo permita, más aún cuando el 64% del espacio marítimo mundial corresponde a alta mar y la multiplicación de los conflictos en la mayoría de los casos están en función de la ubicación y explotación de recursos.

2. EL MAR DE CHINA MERIDIONAL, UN CONFLICTO DE VARIOS ESTADOS

Cada Estado ha encontrado en sus mares y más allá, un interés vital y estratégico, situación de la que se privan 44 Estados sin litoral⁷ en el planeta, cuyo costo de oportunidad actual y potencial es alto para enfrentar los retos de un mundo globalizado. El hecho de no tener puertos de aguas profundas y territorialidad marítima con las riquezas que implican, genera altos costos comerciales y aduaneros, entre varios otros; no obstante, las ingentes oportunidades que tienen los países marítimos contrastan con los conflictos que afrontan, como los fronterizos por sus límites marítimos, siendo importante hacer referencia sobre la actual situación en el Mar de China Meridional, ubicado en el sudeste de Asia alcanzando el sur de China y donde se encuentran los archipiélagos e islas Spratly y Paracel, compuestos por cerca de 400 islas, cayos, atolones, arrecifes, rocas emergidas ubicadas en una zona con un incalculable valor económico, estratégico y energético.

7 Se denomina Estado sin litoral a un país que no posee salida al mar o al océano, en el mundo hay 44; en América dos, Paraguay y Bolivia, catorce en Europa: Andorra, Austria, Bielorrusia, Ciudad del Vaticano, Eslovaquia, Hungría, Liechtenstein, Luxemburgo, Moldavia, República Checa, República de Macedonia, San Marino, Serbia y Suiza; dieciséis en África: Botsuana, Burkina Faso, Burundi, Chad, Etiopía, Lesoto, Malawi, Malí, Níger, República Centroafricana, Ruanda, Suazilandia, Sudán del Sur, Uganda, Zambia y Zimbabue; doce en Asia: Afganistán, Armenia, Azerbaiyán, Bután, Kazajistán, Kirguistán, Laos, Mongolia, Nepal, Tayikistán, Turkmenistán, y Uzbekistán; en Oceanía todos tienen salida al mar. Recuperado de: <https://www.vix.com/es/btg/curiosidades/60270/estados-sin-litoral-sabes-cuales-son-los-44-paises-del-mundo-que-no-tienen-salida-al-mar>

Los antecedentes del conflicto datan de la falta de claridad presentada en el Acuerdo de Paz San Francisco en 1951 respecto a la soberanía de los archipiélagos, entre ellos: Senkaku, Spratly y Paracel, que tras terminar la Gran Guerra en el Pacífico, hoy están involucrados la mayoría de los países de la región de manera diferencial, todos reclamando su soberanía. Por un lado el conflicto por las islas Senkaku entre Japón y China y por otro, el conflicto por el archipiélago (las islas Spratly y Paracel) entre China quien delimitó sus aguas territoriales en un cerco a los archipiélagos que llamó “línea de nueve puntos” y los países Filipinas, Indonesia, Malasia, Brunei, Taiwán y Vietnam, además de discrepancias mutuas entre todos los países.

Los antecedentes económicos surgen a partir del desarrollo industrial y tecnológico de países como Japón, los llamados “tigres asiáticos” (Hong Kong, Singapur, Taiwán y Corea del Sur), Malasia, Tailandia e Indonesia, los cuales han presentado en las últimas décadas un crecimiento económico alto y persistente reflejado en el bienestar de la población, disminución real de la pobreza, alto flujo de intercambio comercial y un mayor uso de las vías de comunicaciones marítimas.

“De manera paralela entre 1978 y 1997 se dio un proceso de modernización y crecimiento de la economía China, liderada por Deng Xiaoping y que ha ido en alza sin detenerse, llevando a un crecimiento económico sostenido de casi un 10% anual durante 35 años hasta hoy, convirtiéndose en la segunda economía mundial” (Pérez V.J., 2015). Por lo tanto, el Mar de China Meridional que baña esos países, adquiere cada vez mayor importancia en su valor estratégico, crucial para sus economías y la de otros países con intereses comerciales sobre la región, pero no solo en el contexto de uso de las vías de comunicaciones marítimas, sino en los recursos energéticos y naturales que subyacen en el mar, por consiguiente, tras fortalecer más China su carácter de potencia económica también fortalece su poder político y militar de alcance regional en búsqueda de mayor espacio a nivel global.

El archipiélago más destacado es el de las islas Spratly que es reclamado por Vietnam, China, Taiwán Malasia, Brunei y Filipinas. Actualmente estos países ocupan de facto algunas islas, islas artificiales, rocas, bancos de arena, arrecifes, y/o atolones y cada uno mantiene la “soberanía” sobre la zona económica exclusiva de sus aguas circundantes, mientras tanto China basa los reclamos del área por razones históricas, además argumentando que en 1947 publicó un mapa dando a conocer

la “línea de nueve puntos o trazos”⁸ que constituye en la actualidad su límite territorial.

Según (Todore, 2017) los países diferentes a China ocupan algunas de las islas y han desarrollado proyectos pequeños, mientras que los chinos los hacen a una velocidad y magnitud sorprendente como una política de soberanía regional.

Figura No. 1.

Territorio asumido por China vs. Aspiraciones de los países por Convemar



Fuente: Recuperado de:

<http://www.amchamvietnam.com/stirring-up-the-south-china-sea-i-china/>

China enfrenta a Vietnam por la soberanía de 130 islas en el archipiélago de Paracelos, donde exige una zona económica exclusiva con derechos de explotación exclusiva, de igual modo enfrenta a Vietnam, Filipinas, Malasia, Indonesia, Brunei y Tailandia por 150 islas, Islotes y otros del archipiélago Spratly. La justificación de China radica en derechos ancestrales y se enfrenta en el entorno de la legislación mundial de la Convemar, cuyo argumento es la proximidad y equidistancia de los demás países reclamantes. Empero, más al norte de Taiwán, las cinco islas Senkaku (o Diaoyu) son un territorio disputado entre Japón y

8 En 2009 se efectuó la declaración conjunta entre Vietnam y Malasia a la Comisión de límites de la Plataforma continental de la ONU y ante ese reclamo China manifestó que no hay discusión de su soberanía sobre los archipiélagos de las Spratley y Parcelso, de sus “aguas adyacentes” y que mantiene “derechos de soberanía y jurisdicción” sobre las “aguas circundantes” tal y como se refleja en la llamada “Línea de los Nueve Trazos”, elaborado a partir de estudios históricos y publicada en 1947. Recuperado de: <https://clavesyenclavesdeasiapacifico.wordpress.com/2016/09/15/china-y-la-linea-de-nueve-trazos/>

China, y cuyos antecedentes datan de la guerra sino-japonesa de 1895, cuando Japón las incluyó en su territorio acudiendo al principio de tierras deshabitadas (*terra nullius*), pero en el tratado de San Francisco (1951) obligaron al Japón a renunciar a dicho dominio, situación que se revirtió en 1971 cuando Estados Unidos se las devolvió junto con otras islas, entre ellas Okinawa, mientras tanto China continúa argumentando aspectos ancestrales.

Las fricciones entre los Estados van escalando en el tiempo a medida que se vuelve imperativa la posición y argumentación de cada uno, especialmente China quien muestra su férrea voluntad de hacer prevalecer su interés territorial, no aceptando intervención o negociación diferente a la bilateral y sus acciones distan de ser pacíficas. En 2014 la compañía estatal *China National Offshore Oil Corporation* (Cnooc), instaló una plataforma petrolera en una zona aledaña a las islas Paracel bajo soberanía vietnamita, los reclamos llegaron a enfrentamientos menores entre buques armados, siendo los de China de mayor envergadura.

Las tensiones entre Filipinas y China se evidenciaron a partir de 2012 cuando Filipinas trató de impedir la presencia de pesqueros chinos cerca a la isla de *Scarborough Shoal* y optó por la movilización naval, pero finalmente los guardacostas chinos han impedido el ingreso de pesqueros y unidades filipinas, esto llevó a que el caso fuera dirimido ante el Tribunal Arbitral de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en 2013 por solicitud filipina; finalmente la resolución se dictó a favor de Filipinas, debido a que no se encontró fundamento legal para sustentar la reclamación de China respecto a los derechos históricos sobre los recursos de las áreas marítimas, pero además sostuvo el fallo, que el reclamo chino de las nueve líneas o trazos antes mencionados como elementos históricos, no tienen validez dentro de la ley internacional. China por su parte no reconoció y rechazó la sentencia internacional.

Estados Unidos hace parte en el conflicto debido a que le están disputando sus intereses en la región, además es aliado político y militar de Filipinas con quien tiene vigente un tratado de defensa desde 1951 y argumenta su presencia en asegurar la libertad de navegación, por otra parte es aliado de Japón con quien tiene una alianza de seguridad desde 1960 que le permite instalar bases militares en Japón bajo el compromiso de defenderlo ante una agresión militar; además según la posición norteamericana respecto al avance de China en esta región marítima,

esta responde a un objetivo de Pekín en establecer una supremacía y posterior control del espacio en la región, y que puede traducirse en la pérdida de posiciones estratégicas de EE.UU.

La situación en el Mar de China Meridional se ha convertido en la última década en un conflicto internacional donde no solo confluyen las disputas regionales, sino que comienza a observarse un enfrentamiento entre poderes mundiales. Se enfrentan los intereses para la seguridad de China al concepto de libertad en el uso del *Global Common* (bienes globales comunes) sobreponiendo la contención para evitar el liderazgo regional chino. A este complejo balance se le adiciona el escalamiento militar y armamentista, el Instituto Internacional de Estudios para la Paz de Estocolmo (Sipri) en su informe de 2015, determinó que China destinó en Defensa el 1,9% de su Producto Interior Bruto (PIB), mientras que EE.UU. destinó el 3,3%, la evidencia es que el Comando del Pacífico de Estados Unidos (Uspacom) ejerce presión militar sobre el liderazgo de Pekín, quizás para mitigar los reclamos sobre el mar de la China Meridional (HispanTV, 2017), sin embargo la medida norteamericana poco ayudará a mejorar la situación, al contrario obligará a China a reaccionar de manera similar elevando la cantidad de unidades navales y equipos militares en el área.

Son varios y complejos los resultados de las acciones militares ya que repercuten de manera adversa en una región donde la dinámica económica determina el uso del mar Meridional de China, siendo la segunda ruta comercial marítima en importancia del mundo. Cerca del 50% de los tanqueros de combustible circulan por dichos mares y según las proyecciones para 2035 las exportaciones petroleras de Oriente Medio hacia Asia Oriental aumentarán al 90%; de igual modo la riqueza ictícola estratégica, los recursos minerales, el guano e hidrocarburos en abundancia, aunque de extracción compleja por su ubicación y a grandes profundidades se verán afectados por la disputa espacial; un análisis militar adicional determinaría la incidencia que tendría la limitación de paso por el estrecho de Malaca donde transitan en sus rutas comerciales más de 50.000 buques anuales (Ramírez, 2017).

En 1992 se llevó a cabo la Declaración sobre el Mar de China Meridional por parte de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (Asean), donde se reiteró la necesidad de resolver los conflictos sobre las islas sin recurrir a la fuerza, no obstante, debido a que las acciones del gobierno de Xi Jinping de negociar de manera multilateral el tema

de las islas se ha vuelto improbable, los acontecimientos han generado incertidumbre a nivel mundial porque no se vislumbra una solución diplomática en el corto plazo, más cuando el resultado de los fallos (como el proferido por la Corte Permanente de Arbitraje en La Haya a favor de Filipinas) son desatendidos por un país poderoso y que a pesar de ser vinculantes, no se tienen facultades ejecutivas factibles, aún más porque China es miembro permanente del Consejo de Seguridad ONU.

China seguirá avanzando de facto en torno a las islas, sobre las bases de su supremacía de poder económico y militar en la región, desafiando la comunidad regional e internacional y las normas establecidas en la Convemar, ello con el propósito de extender su control en el Mar de China Meridional y asumiendo un alto riesgo para seguridad de los Estados, a nivel regional y global.

3. EL MAR A NIVEL REGIONAL LATINOAMERICANO

El mar integró las culturas nativas y europeas en Latinoamérica y el Caribe, sin embargo, el sueño de riquezas del llamado “el dorado” obnubilaron la mente de quienes en su momento descifraron el destino conquistador y colonial. Conquistadores entre los siglos XV y XVIII se adentraron a lo inhóspito de las selvas y cordilleras, dejando a sus espaldas las costas y el mar con un costo de oportunidad tan alto que hasta hoy no se ha saldado. “El excepcional trabajo orfebre precolombino muisca atrajo la voluntad de quienes soñaron con la ciudad perdida, Francisco de Pizarro, Gonzalo Jiménez de Quezada, Francisco de Orellana, Sir Walter Raleigh y muchos más, se inspiraron en el sueño inexistente”. (BBC Mundo, 2013).

La cultura marítima no fue precisamente la herencia dejada por la mayoría de los conquistadores en América quienes tenían otros objetivos, todo a pesar de haber encontrado en el mar desde el viejo continente un desarrollo marítimo sin precedentes, estructuras y sistemas de la guerra naval, preparación de nuevas tácticas y tecnología náutica, construcción naval y formas de organización militar, con lo cual enfrentaron los nuevos escenarios oceánicos de la época y aplicaron todos los desarrollos y experimentos a medida que avanzaban los viajes expedicionarios. Los intereses marítimos del momento estuvieron orientados a tener nuevas líneas de comunicación alejadas del litoral, las conquistas territoriales y la guerra naval, las cuales llenaron de motivación el apetito de dominio y poder a los Imperios. Excepcionales conquistadores como Vasco Núñez

de Balboa y Hernando de Magallanes con vocación marinera dejaron sembrada la semilla de la conciencia marítima, mientras las flotas de Indias surcaban los mares con oro, plata, comercio, contrabando y tráfico de hombres procedentes de África bajo el acecho de buques corsarios.

Latinoamérica está rodeada del océano Pacífico, el Atlántico y el mar que comprende el Golfo de México y mar Caribe, la forma geográfica del continente americano se adelgaza hacia el sur y en consecuencia los océanos se ensanchan en ese mismo sentido y espacio, la proporción de mar respecto a los continentes en el hemisferio norte es cercano al 40% y en el hemisferio sur del 80% en consecuencia hay más presencia oceánica en los países de Latinoamérica (Cifuentes, Torres & Frías, 1997) y por ende se pensaría que tendrían mayores oportunidades en las varias actividades del sector marítimo, consecuentemente el 17% de las áreas marinas de la región están protegidas evidenciando en lo contemporáneo una tendencia al desarrollo sostenible responsable en las actividades relativas al mar (Stokes, 2016).

América Latina y el Caribe avanzan como un interés regional y de importancia estratégica global por ser depositario de reservas de petróleo, gas, carbón, potencial hidroeléctrico, nuclear y eólico, en el momento en que el planeta demanda cada vez más energía y otros recursos como los alimenticios. La ubicación geográfica entre oriente (China, India y otros) y occidente (Unión Europea y África) adquiere indudable transcendencia geoestratégica, más aún cuando China ha desplazado a la Unión Europea como segundo principal inversor en América Latina después de los Estados Unidos según la Comisión Económica para Latinoamérica y el Caribe, citado desplazamiento del eje comercial mundial en dirección a Asia es evidente cuando la participación de China en Latinoamérica se ha multiplicado veintiséis veces en los tres últimos lustros según lo dicho por World Economic Forum (WEF) (Arreola, Yao y Palacios, 2017) y donde los océanos, sus potencialidades e infraestructura se han convertido en intereses para su desarrollo y geopolítica, se menciona que “(...) el control de las rutas marítimas comerciales ayudará a China en tiempos de conflicto y controversia entre otros aspectos por que la propiedad de los puertos de ultramar hará que sea más fácil para la Armada china cumplir sus ambiciones de navegar regularmente en aguas lejos de casa” (Portafolio, 2017).

En los Estados de Latinoamérica y el Caribe, persisten conflictos limítrofes marítimos de tiempo atrás sin resolver y que constituyen factores de riesgo que restringen la seguridad, el desarrollo y la cooperación marítima vecinal. Algunos casos son el conflicto entre Colombia y Nicaragua donde la Corte Internacional de Justicia (CIJ) desconoció hitos históricos de Colombia en el Tratado vigente desde 1928 (Esguerra-Bárceñas) y que generó mayor controversia en la región,⁹ la demanda de Bolivia contra Chile en búsqueda de su salida al mar llevada a la CIJ, derivada de la pérdida de litoral tras la Guerra del Pacífico 1879-84; la controversia existente entre Argentina y el Reino Unido por las Islas Malvinas; el diferendo de Colombia-Venezuela por la delimitación marítima en las aguas del Golfo de Coquivacoa el ya definido conflicto entre Chile y Perú resuelto a favor del último en la CIJ; el de Nicaragua y Costa Rica por el litigio por un área en el Río San Juan, Honduras y Salvador, Honduras y Belice, así como la reclamación que hace Venezuela a la Guyana.

No obstante, la existencia de diferendos, demandas, amenazas y conflictos fronterizos, las potencialidades marítimas están presentes y el desarrollo marítimo en la región es una realidad global y evidente en algunos Estados más que otros que le han apostado a la educación y los intereses marítimos desde tiempo atrás a pesar de las propias circunstancias.

9 En noviembre del 2012 el alto tribunal de la ONU modificó la frontera marítima entre ambos países. La Corte Internacional de Justicia dejó bajo soberanía colombiana siete cayos del archipiélago de San Andrés, y a Nicaragua le otorgaron una franja marina en esa zona, que Colombia calcula en unos 75.000 kilómetros cuadrados. En el 2013 Nicaragua presentó dos nuevas demandas en contra de Colombia, la primera el 16 de septiembre por la delimitación de la plataforma continental entre Nicaragua y Colombia más allá de las 200 millas náuticas desde la costa nicaragüense y la segunda el 26 de noviembre de 2013 por presuntas Violaciones de Derechos Soberanos y Espacios marítimos. Recuperado de: http://caracol.com.co/radio/2016/03/17/judicial/1458222929_496755.html

4. ARGENTINA: UN ESTADO CON VISIÓN A LA “PAMPA AZUL”¹⁰

Algunas cifras apoyan su presencia marítima ante el mundo, tienen trece bases en la Antártida, (seis permanentes), una flota pesquera de cerca de 1.000 embarcaciones, en 2015 obtuvo del océano cerca de 760.000 toneladas de pesca que le generaron al país USD 1.700 millón; el PIB promedio es del orden de 2,5% anual. Pese a las coyunturas que han atravesado varios gobiernos en las últimas décadas, ha conservado el estatus geoestratégico y el desarrollo de sus intereses relativos al mar, además está posicionado en el Grupo de los 20 (G20)¹¹ y en el grupo de los Nuevos países industrializados (NIC).

Presenta una ubicación privilegiada en el Atlántico sur, con una longitud de costas en el litoral de 4.727 km, proyección hacia la Antártida y una incomparable riqueza marítima, tiene una superficie continental de 2.780.400 km², en 2016 le fue aprobada la plataforma continental por la Comisión de límites de la Plataforma Continental de la ONU (CLCP), lo cual le representó incrementar en 1.700.000 km², la superficie marítima más lo existente de la zona económica exclusiva de 4.800.000 km² y hoy es considerada una de las mayores extensiones marítimas del mundo (Nodal, 2016).

10 La Pampa Azul es un Programa Nacional que coordina el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva de la Nación como una iniciativa estratégica de investigaciones científicas en el Mar, su objetivo es adelantar investigaciones en áreas consideradas prioritarias para la soberanía nacional tales como : Oceanografía física y biológica (talud continental); Preservación y gestión de la biodiversidad; Monitoreo de recursos pesqueros; Cambio climático e impactos sobre la biodiversidad y las pesquerías; Geología marina y prospección de recursos minerales; Manejo integrado de costas y planificación espacial; Creación de áreas marinas protegidas; Desarrollo de bases de datos y modelos predictivos. Recuperado de: <http://www.unp.edu.ar/cyt/index.php/63-pampa-azul/216-pampa-azul-el-conocimiento-cientifico-al-servicio-de-la-soberania-nacional>

11 G20 o Grupo de los 20, corresponde a un foro conformado por los 20 países más ricos del mundo y representan el 85% de la economía mundial; el foro incluye temas de cooperación, sistema financiero internacional, estudia y promueve temas relacionados con los países industrializados y las economías emergentes. Actualmente lo integran; Argentina, Australia, Brasil, Canadá, China, Francia, Alemania, India, Indonesia, Italia, Japón, México, República de Corea, Rusia, Arabia Saudita, Sudáfrica, Turquía, el Reino Unido, los Estados Unidos y la Unión Europea (UE). Recuperado de: <http://rpp.pe/mundo/actualidad/que-es-el-g-20-y-que-paises-lo-componen-noticia-992143>

Figura No. 2. Límites marítimos de Argentina – Plataforma Continental



Fuente: <http://www.losandes.com.ar/articulo/macri-celebro-la-inclusion-de-las-malvinas-en-la-nueva-la-plataforma-maritima>

Los Estados que buscan en el mar una ingente oportunidad para el futuro generacional la construyen a partir de la decisión política de alto nivel y de una cultura azul, tareas permanentes y necesarias para fortalecer y proteger el patrimonio marítimo.

Desde tiempo atrás, Argentina ha construido una mentalidad hacia el frío Atlántico. Desde 1680 en el documento de Recopilación de leyes de los Reinos de Indias y posteriormente en 1793 en las Ordenanzas Generales de Carlos IV, se reglamentaron todos los asuntos relativos a la Prefectura como autoridad marítima, policía general de puertos y fondeaderos, capitanes de puerto, novedades de la navegación, habilitación de prácticos, inspecciones de seguridad, contravenciones, despachos, control navegantes y pasajeros, prohibición de basuras y escombros al agua, junta de sanidad, entre otros. Muchas de estas

funciones han perdurado con las actualizaciones propias hasta la fecha (Prefectura Naval, 2017).

La Revolución de mayo de 1810 no significó parálisis, menos suspensión de las funciones de la Prefectura del puerto de Buenos Aires. En 1896 fue designada como Capitanía de Puerto y siempre ha sido considerado un cargo exclusivo en el ámbito de la administración pública, hasta la actualidad como Prefectura Naval de Argentina.

Con relación a la Evolución de la estrategia naval argentina, esta siempre se orientó a la protección y defensa de la Patagonia, hubo un sentir y constructo marítimo. En 1952 durante la Declaración de Santiago firmada por Chile, Perú y Ecuador, la Argentina proclamó el concepto de mar epicontinental¹² y a mediados del siglo pasado la estrategia miró hacia el océano viéndose materializada en la adquisición del primer portaviones, (ARA 'Independencia') (Dalamer y otros, 2017) buques anfibios y logísticos, capacidad aeronaval embarcada y submarinos, logrando interoperar con las armadas de la OTAN.

En la década de los sesenta desarrolló operaciones bajo el paraguas de la ONU, al servicio de la política exterior de la Nación participó en el bloqueo a Cuba en 1962, al comenzar la década de los setenta se dio la incorporación del Portaaviones 25 de Mayo y aportó un mejoramiento cualitativo importante a las operaciones aéreas embarcadas. Se creó el Centro de Estudios Estratégicos de la Armada, un centro de investigación de temas relacionados con el mar, temas navales, militares, nacionales e internacionales y su valor actual y futuro, como medio para contribuir a las decisiones del Alto Mando Naval y además, se propuso la divulgación marítima a nivel de universidades y al final de la década se incorporaron las corbetas misileras de origen francés para afrontar el conflicto limítrofe con Chile en 1978, además se incorporaron a la flota submarinos alemanes de la clase 209, destructores antiaéreos ingleses de la clase 42 y el rompehielos Almirante Irizar para apoyar a las bases antárticas, motivando entre varios aspectos que Buenos Aires fuese la sede permanente de la Secretaría del Tratado Antártico.

Sobrevino el 2 de abril de 1982, donde la Argentina infortunadamente quiso reivindicar la soberanía sobre las Islas Malvinas con resultados

12 Mar epicontinental se denomina así a las aguas que se extienden desde las costas de un país en toda la amplitud de la plataforma submarina; recuperado de: <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/mar-epicontinental/mar-epicontinental.htm>

adversos, dejando como enseñanzas la necesidad de las operaciones conjuntas. En la década de los noventa se incorporaron unidades con nueva tecnología, destructores misilísticos MEKO 360, submarinos TR 1700 construidos en Alemania y corbetas MEKO 140 fabricadas en los astilleros argentinos¹³. Participaron con la coalición en la Guerra del Golfo de 1991 para la liberación de Kuwait y, posteriormente en misiones de Mantenimiento de la Paz, estrategia que contribuyó a consolidar la inserción de la Armada Argentina y que fuera reconocida estatutariamente por los Estados Unidos como “Aliada Extra OTAN”, distinción que comparte con solo seis países del mundo.

El Contralmirante (Calandra, 2005) menciona sobre la estrategia marítima argentina:

Estrategia General Marítima Argentina aquella destinada a “concebir, posibilitar, ordenar y ejecutar estrategias particulares y acciones sistemáticas, integradas, coordinadas, disciplinadas y de largo plazo, que revaloricen el uso del mar para la vida y el bienestar de la nación y sirvan de guía a los esfuerzos federales, provinciales, municipales y privados, para la consideración y tratamiento de todas las cuestiones inherentes a nuestros espejos de agua marítimos, fluviales y lacustres, de manera de asegurar un uso y manejo más eficiente y sustentable de sus recursos y posibilidades” (p.219).

Actualmente el poder marítimo argentino contribuye con el control y preservación de los recursos económicos, naturales y al equilibrio ambiental necesarios para construir un futuro sostenible, la protección económica actual y potencial de las riquezas ictícolas y energéticas del fondo del mar, las cuales demandan de un esfuerzo mayor con medios y recursos para desarrollar un ejercicio adecuado de “Control del Mar”, apoyo a las comunidades ante posibles catástrofes naturales o antrópicas, desarrollo de tareas logísticas mayores en apoyo interinstitucional

13 El Astillero Río Santiago ARS, establecimiento industrial en poder del Estado Argentino, es gran empresa industrial para construcciones navales militares y otros, los talleres generales de la Base Naval de Río Santiago (1954) fueron la base para lo que hoy sea ARS, tanto buques de guerra, mercantes y construcciones offshore, se encuentran incluidos dentro de los grandes emprendimientos desarrollados, a los 62 años de su creación, 80 construcciones convalidan el máximo nivel técnico y operativo en la materia. Buques Tanques, construyó motores diésel y grúas para sus buques y otros astilleros y loco-tractores para Ferrocarriles Argentinos, elementos para turbinas hidráulicas, componentes nucleares, a través de una licencia con la Atomic Energy de Canadá y bogíes para ferrocarriles, buques petroleros y corbetas para la Armada Argentina (Espora), buques graneleros de 27.000, buques producteros de 47.000 TN. Recuperado de: <http://www.astillero.gba.gov.ar/paginas/arshistoria.html>

según los acontecimientos que lo requieran y su gran espacio marítimo y antártico, así como el desarrollo científico de la Pampa Azul, son elementos que están dando solidez a una conciencia marítima Argentina.

5. BRASIL: UN ESTADO CON VISIÓN HACIA LA “AMAZONÍA AZUL”¹⁴

La República Federativa del Brasil ocupa el quinto lugar a nivel mundial en área y población, es el más biodiverso del mundo y el más extenso de Latinoamérica con una superficie territorial de 8.514.877 km², de ellos 3.600.000 km² están ocupados por la selva amazónica, tiene 11.491 km de costa, y 4.500.000 km² de superficie marítima (Amazonía azul) que incluye 900.000 km² de plataforma continental, cuenta con territorio insular de numerosas islas como las de Trinidad y Martín Vaz y, los archipiélagos de Fernando de Noronha, San Pedro y San Pablo, que están en pleno Atlántico generando la zona económica. “Las dimensiones en biodiversidad e investigación científica contrastan con la explotación petrolera, la plataforma marítima guarda el 90% de reservas petrolíferas probadas y 77% de las gasíferas, lo cual permite producir un estimado de 2,6 millón de barriles diarios (bpd)” (Reuters, 2017).

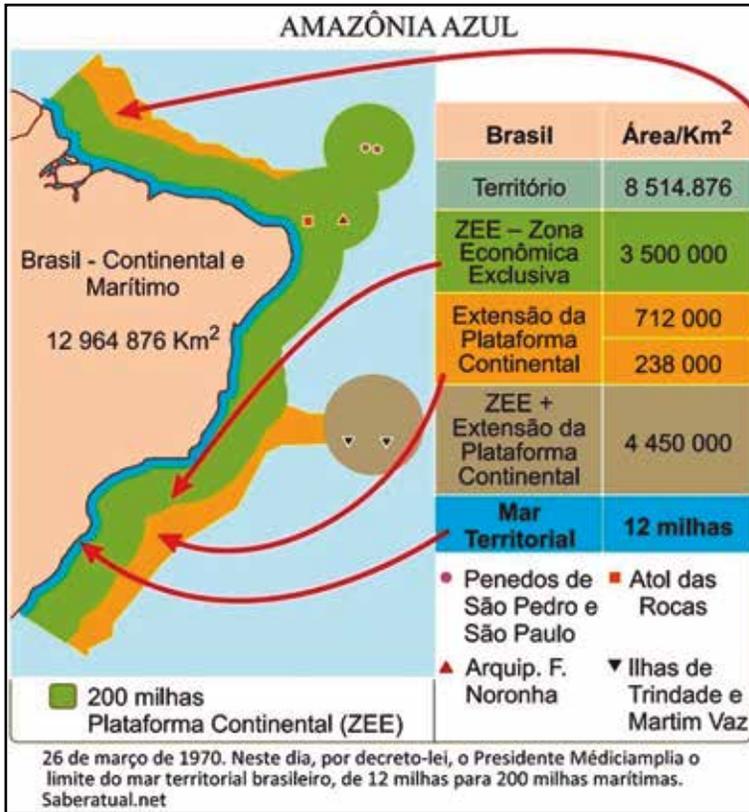
Cuenta con el río Amazonas que contiene el 20 por ciento del agua fresca del mundo, además de ser el río más caudaloso del mundo. Su cuenca hidrográfica abarca 7 millones de km² (40% de Sudamérica), tiene una longitud de 6.200 km y su ancho oscila entre 1,6 y 10 km, pero en invierno puede abarcar hasta 50 km de ancho; su selva tropical es la más vasta del mundo y provee mucha de la oxigenación global, no obstante, presenta amenazas.

La Amazonía se ha reducido debido a la deforestación, en los últimos 50 años ha perdido cerca del 17% de la cubierta selvática debido a la construcción de vías, poblamiento, sobreexplotación pesquera y la contaminación de mercurio por explotación del oro según lo presenta el Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF) (GeoEnciclopedia, s/f).

14 Amazonía azul: De la Marina del Brasil: “Hay quien dice que el futuro de la humanidad dependerá de las riquezas del mar. En ese sentido, se vuelve inexorable el destino brasileño de practicar su mentalidad marítima para que el mar brasileño esté protegido de la degradación ambiental y de intereses ajenos. En un intento de volver los ojos de Brasil a la mar bajo su jurisdicción a ser fuente inagotable de recursos para sus recursos naturales y su biodiversidad incalculables, la Marina de Brasil acuñó el término Amazonía Azul que, en analogía con recursos de aquella vasta región terrestre, representa su equivalencia con el área marítima”. Recuperado de: <https://www.marinha.mil.br/content/amazonia-azul-1>

Figura N° 3.

Extensión territorial y marítima del Brasil – Límites de la Amazonía Azul



Fuente: <https://www.google.com.co/>

search?q=plataforma+continental+de+brasil&tbn=isch&tbs=ring

Historia y desarrollo económico

Brasil fue descubierto por el navegante español Vicente Yáñez Pinzón, quien llegó a Pernambuco el 26 de enero de 1500, no obstante los portugueses reclamaron el territorio al arribar la flota de Pedro Álvares Cabral en abril del 1500 y con el Tratado de Tordesillas Portugal afirmó el poder en Brasil¹⁵. En los siglos XVI y XVII hubo una continua migración del viejo continente y del África siendo un periodo matizado de conflictos con los holandeses; la base económica era la caña de azúcar.

¹⁵ Tratado de Tordesillas, se llevó a cabo el 7 de junio de 1494, España y Portugal firman el tratado que fue luego ampliado por el tratado de Zaragoza en 1529, por el que dividieron el Nuevo Mundo.

En 1808 la Corte portuguesa huyó de la invasión napoleónica en Portugal escoltada por la marina inglesa y se estableció en el Brasil hasta 1821 cuando el emperador Joao VI regresó a Lisboa, sin embargo en 1822 su hijo Pedro I quien quedó en Brasil proclamó la independencia brasilera convirtiéndola en un Imperio, en 1828 se declaró la independencia de la República Oriental del Uruguay; empero en 1831 Pedro I abdicó y el poder lo manejaron en regencia hasta que asumió Pedro II (1840-1889).

En 1864, Brasil intervino en un conflicto regional y en la guerra civil de Uruguay, un año después, Brasil intervino en la peor guerra del continente y en coalición con Argentina y Uruguay enfrentaron al Paraguay, con la victoria aliada, al finalizar la guerra en 1870 hubo un saldo de medio millón de muertes, 300.000 fueron de paraguayos. En 1889 fue derrocado Pedro II por un golpe de Estado que abolió la monarquía e instituyó la república en Brasil (Cotes, 2010). Con la Política llamada “(..) del Café com leite” se alternaban el poder las elites productoras del café, entre 1893 y 1926 movimientos, civiles y militares, disputaron el poder en el país.

Brasil fue la única nación sudamericana en participar en la Primera Guerra Mundial, su acción se orientó a desplegar unidades navales en guerra anti submarina y patrullaje en el Océano Atlántico. Entre 1930-45 Getulio Vargas gobernó con apoyo del ejército, este periodo se caracterizó por un fuerte crecimiento y el desarrollo industrial y agrícola. De igual modo participó en la Segunda Guerra Mundial uniéndose a las fuerzas aliadas con su marina en la Batalla del Atlántico y con las fuerzas terrestres en el teatro de operaciones italiano, con el empleo de la “Fuerza Expedicionaria Brasileira – FEB.

En la mitad de la década las fuerzas brasileras apoyaron el esfuerzo de Naciones Unidas en la misión de paz por la crisis del Canal de Suez. Después vino Juscelino Kubitschek (1956-1961) quien gobernó con auge en el crecimiento económico, en este lapso trasladó la capital del país de Rio de Janeiro a Brasilia. Hubo mucha influencia y gobiernos militares donde se puso en práctica políticas económicas neoliberales y auge en la economía. En 1974 se produce un distanciamiento en las relaciones entre Brasil y Estados Unidos tras el establecimiento de relaciones diplomáticas con la República Popular China; la democracia vuelve a Brasil a partir de la década de los años ochenta hasta el presente, afrontando crisis de diverso orden político y económico.

Desde lo económico, es sorprendente el crecimiento por las ventajas comparativas que le ha dado su naturaleza y dimensión del país, pero otras ventajas provienen de su mismo desarrollo histórico y la voluntad política para tomar decisiones de visión al futuro. Si bien la riqueza mineral que subyace en el subsuelo de la plataforma submarina es importante, para potenciar la riqueza de la Nación no sería suficiente si se dejasen de asumir políticas estatales.

Brasil ocupa el noveno lugar (WEF, 2017) dentro de las economías de planeta con una producción (PIB) cercana a USD 1.8 billones para 2017 según el Foro Económico Mundial, pese a que el crecimiento PIB anual del mismo apenas es del 0,5%, debido al enfriamiento de la economía global y la ralentización de China, no obstante, es el primer productor mundial de café, caña de azúcar, naranjas, y primeros de soja y granos, tiene el mayor número de ganado en el mundo y el agro aporta el 5,5 al PIB.

Sin embargo Brasil es industrial, es el segundo exportador mundial de hierro y de los principales productores de aluminio y carbón mundial, lidera la industria agroalimentaria y de biocarburantes, según “BP Statistical Review of World Energy” Brasil produce actualmente 115 millones de metros cúbicos de gas por día y 2,63 millones de barriles de petróleo por día “tiene reservas entre los cinco mayores productores del mundo” (ElCronista, 2017), adicionalmente otros sectores como textilera, aeronáutica, astilleros, farmacéutica, industria automotriz, siderurgia e industria química, aportan en total el 21,2% al PIB y, el sector servicios de aeronáutica y las telecomunicaciones representan el mayor aporte del 73,3 del PIB (Brasil, 2017). Las potencialidades de la economía han sido definitivas para que Brasil haga parte del grupo de potencias emergentes de ámbito mundial: Brasil, Rusia, China, India y Sudáfrica, BRICS.¹⁶

El control del mar y la seguridad multidimensional son desafíos estratégicos del Brasil y lo manifiesta el Contraalmirante Oscar Moreira da

16 BRICS: Acrónimo de Brasil, Rusia, India China y Sudáfrica; el “término BRIC surge en el año 2001, siendo acuñado por Goldman Sachs para hacer referencia a aquellas economías emergentes, que previsiblemente marcarían el devenir económico y político del siglo XXI. Representan nada menos que el 43% de la población mundial, con un PIB mundial tan significativo de 21% y subiendo su valor año a año. Además, mueven el 20% mundial de la inversión”. Recuperado de: http://www.nuevatribuna.es/articulo/mundo/-que-son-los-brics/201305101414120919_61.html

Silva Filho, comandante de la Fuerza de Submarinos de la Marina de Brasil.

(...) la relación entre las tareas estratégicas de negación del uso del mar, control de áreas marítimas y proyección de poder, la Marina de Brasil estará guiada por un desarrollo desigual y conjunto, al presentar como principal desafío en materia de seguridad y defensa la necesidad de constituir una fuerza y una estrategia naval que puedan integrar los componentes submarinos, de superficie y aéreos. Ello permitirá destacar la flexibilidad con la cual resguardamos el objetivo prioritario de la estrategia de seguridad marítima: la disuasión, al priorizar la negación del uso del mar al enemigo que trate de llegar a Brasil por medio del mar (Szklarz, 2016).

Crecimiento del Poder Naval

La Armada del Brasil es la segunda a nivel continental, creada en el año 1822. Con 60.000 efectivos actuales, 15.000 de ellos integran la infantería de marina; ha participado en todos los conflictos en los que Brasil estuvo involucrado y actualmente despliega sus medios en apoyo a las Naciones Unidas, en Haití y el Líbano. La evolución de la marina brasilera ha sido resultado del reconocimiento de sus riquezas e intereses marítimos y la necesidad de protegerlos mediante el desarrollo del poder marítimo, de sus astilleros y de una adecuada estructura de fuerza.

El Arsenal de la Marina de Río de Janeiro (AMRJ) fue fundado en 1763 (Mardones, 1993) y el primer buque construido fue el San Sebastián en 1767 (64 bocas de cañón); en la actualidad se cuentan con astilleros en Isla Cobras para capacidad de buques de hasta 75.000 toneladas (TDW) y 250 metros de eslora, 36 de manga, un área de talleres 320.000 metros² y emplea alrededor de 6.000 trabajadores; el Arsenal de la Marina de Río de Janeiro cuenta con 3 diques: el Almirante Jardim con 170 metros, el Santa Cruz con 95 metros y Almirante Regis con 253 metros de eslora y 44 metros de manga; pero además cuentan con astilleros particulares con capacidad de ejecución de los proyectos de la Armada (Estaleiros Ishibras SA., McLaren, Estaleiros e Sercicao Martin SA, CCN-Estaleiros Mauá, Industrias Reunidas Caneco SA., etc.) donde se han construido petroleros, buques y lanchas patrulleras de la marina.

Al convocar algunos elementos de historia y desarrollo en el ámbito de la capacidad de astilleros y además ver el propósito institucional en el sentido de diseñar, construir y readecuar las naves (portaviones) de acuerdo al avance tecnológico global en función de las necesidades del

país, se da respuesta a la ingente capacidad alcanzada en el Brasil para desarrollar proyectos de gran envergadura, entre muchos la construcción de buques, diseño e implementación de sistemas de armas y electrónica, y sistemas de propulsión por energía nuclear.

Algunos hechos evidencian la evolución constructiva naval, desde la década de los años treinta del siglo pasado construyeron patrulleras hasta de 720 toneladas, en los años cincuenta se produjeron buques hidrográficos que estuvieron en servicio hasta 1992, en los años sesenta se construyeron patrulleros fluviales, buques de apoyo para mantenimiento de señalización marítima hasta de 2.390 toneladas y buques sanitarios para el Río Amazonas; en los años setenta se incorpora alta tecnología en los sistemas y el objetivo en los diferentes proyectos se orienta a que los buques que se construyan localmente se realicen con transferencia de tecnología, los astilleros brasileros emprendieron los proyectos en asocio extranjero como el caso de Vosper Thornycroft Británico para construir entre 1979-86 seis fragatas tipo MK10, de las cuales dos de ellas totalmente en los astilleros propios en Rio Janeiro (Clase Niteroi); entre 1986-2002, se construyeron en AMRJ Brasil cinco corbetas en asocio con Marine Technik (Alemania), de igual manera en 2002 una corbeta tipo Barroso.

La vigilancia para la Amazonia Azul requiere de un adecuado equipamiento de la Armada, en 2009 se elaboró el Plan de Articulación y Equipamiento de la Armada de Brasil (Paeab) que, conforme a la Estrategia Nacional de Defensa (END), plantea objetivos a corto, mediano y largo plazo, incluyendo el Programa Prosuper, que prevé el Programa de Construcción de Corbetas Clase Tamandaré (4 unidades), (Leal Ferreira, 2015), dos escoltas de 6.000 toneladas y un navío de apoyo logístico de 20.000 toneladas de desplazamiento. A largo plazo está previsto construir también dos portaviones o portahelicópteros de 50.000 toneladas. El actual portaviones Sao Pablo sería desactivado en el mediano plazo a efecto de desplazar recursos de mantenimiento a la inversión de nuevos equipos.

La capacidad submarina brasileras es significativa, como retrospectiva se tiene que desde 1915 se incorporó la Flotilla de sumergibles (ElSnorkel, 2009) con tecnología italiana, en la década de los sesenta se creó la Fuerza de Submarinos y en los años setenta se adquirieron 7 unidades de tecnología americana ("Fleet type" y "Guppy"), posteriormente se incorporaron 3 unidades británicas clase Oberon; en los años ochenta

se buscó la autosuficiencia tecnológica, junto con HDW de Alemania se dispuso la construcción de cinco de Type 209 – 400 submarinos uno de ellos en Alemania y los demás en Brasil, en los años noventa se construyó en los arsenales de la Marina de Rio de Janeiro el primer submarino (S31 “Tamoio”) que fue incorporado en 1994, (ElSnorkel, 2009).

Al inicio del presente siglo se incorporó el quinto submarino con tecnología y diseño propio (S34 “Tikuna”), además se emprendió el proyecto Prosub para desarrollar cinco submarinos en asocio con los franceses, cuatro submarinos de Ataque Scorpene Class y uno de propulsión Nuclear. La capacitación de ingenieros que asisten estos ingentes proyectos se ha llevado a cabo en Francia y en el Centro de Tecnología Marina de Brasil (Ctmosp), además se inició la ejecución del proyecto en Itaguaí-RJ.

Desde 1979 Brasil inició el Programa Nuclear de la Marina, actualmente funciona en el Centro Tecnológico de la Marina, en Aramar, el primero, un Proyecto de Propulsión Naval para el primer submarino nuclear, y el segundo, un Proyecto del Ciclo de Combustible Nuclear, que incluye el enriquecimiento de uranio (Wiedersehen Auf, 2012).

Estos proyectos se financian con parte del presupuesto de defensa del Estado a pesar de la coyuntura económica. Con relación a los gastos de defensa 2016, el gasto militar global fue de USD 1.69 billones, siendo el de los EE.UU. el mayor con USD 611.000 millones, casi 3 veces más que el gasto militar de China; el de Brasil fue del 1,5% del total, esto es USD 23.500 millones según Instituto Internacional de Estudios para la Paz de Estocolmo (Sipri), representa el mayor gasto de defensa en Latinoamérica, segundo en el continente y puesto 11 a nivel mundial.

Brasil hace parte de la Convemar y la ratificó en 1996, pero además es miembro consultivo del Tratado de la Antártida desde 1975. El Programa Antártico Brasileño (Proantar) fue creado hace 34 años para adelantar diversos proyectos de investigación científica, en 1982 se realizó la primera expedición antártica. Actualmente “Brasil cuenta con la Base Estación científica Comandante Ferraz, ubicada en la península Keller de la isla Rey Jorge y donde destinan los buques polar Almirante Maximiano y de apoyo oceanográfico Ary Rongel, en desarrollo del Programa Antártico brasileño” (Baretto, 2016).

La proyección geopolítica actual de Brasil se circunscribe al ámbito regional, a pesar tener el quinto territorio más grande del mundo, quinta

demografía, recursos naturales importantes, energía, Amazonía y agua dulce y el mayor parque industrial del hemisferio sur entre muchos; las inestabilidades política y económica limitan la capacidad de ampliar más la proyección e influencias a un nivel mundial. Muchos elementos como el desarrollo de la petroquímica, siderúrgica, mecánica, la industria naval y militar, las posibilidades en cuanto a energía nuclear y la obtención de industria de informática, así como la capacidad científica, permiten corroborar su posición como un Estado sensible pero gigante entre los países emergentes globales; el interés en proteger las riquezas y potencialidades de la Amazonía y sus intereses marítimos han sido, son y serán, la justificación del desarrollo del poder naval y nacional.

6. COLOMBIA BIOCEÁNICA: RETROSPECTIVA HACIA UNA CONCIENCIA MARÍTIMA.

El Estado colombiano y su potencial económico para el desarrollo nacional.

Sin duda Colombia se ha posicionado económicamente como un país con tendencia estable en su economía a pesar de las influencias del mercado del exterior, el choque producido por la caída de precios de los commodities y las incertidumbres propias de los mercados dependientes, no obstante “ha logrado crecer (PIB) en un contexto de contracción regional, presenta dos elementos potenciales, la Alianza del Pacífico y la posibilidad de ingresar al Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE)” (Andi, 2017).

Colombia al igual que la región y el mundo ha presentado una ralentización en la economía, perdida en el dinamismo industrial de la inversión y los servicios; registró en 2016 una producción nacional PIB por USD 282.462 millones, esto es un crecimiento respecto al año anterior del 2% (Banco Mundial, 2017) y se prevé que para 2017 cierre con un valor menor al 1.5%; los ingresos per cápita apenas alcanzan USD 5.583, el desempleo promedio es del 9.4%, la inflación cercana al 4,05% y la deuda alcanza un 41% del PIB; el coeficiente de Gini (distribución de ingreso) es el menos favorable de la región, con 0,538; no obstante según Foro Económico Mundial, en su Índice de Competitividad Global 2016-2017, Colombia se mantiene en la posición 61.

Las ventajas comparativas para el desarrollo que ofrece a un país tener dos océanos son incalculables, a lo largo de la historia de

la humanidad ha sido la base del crecimiento, toda vez que representa una fuente de recursos económicos y acceso al comercio internacional. Las condiciones económicas y de desarrollo en las regiones costeras colombianas presentan un alto costo de oportunidad, teniendo como base algunos indicadores básicos.

La región Caribe tiene una población cercana a los 10,2 millones (sin Antioquia) y con sus actividades focalizadas en Barranquilla, Cartagena, Santa Marta donde el acceso al bienestar público es mejor que en lo rural. La Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros (PNOEC), presentó datos de la Encuesta de calidad de vida 2013 desarrollada por el DANE, la región tiene un 56,8% de hogares considerados pobres, sin embargo la región aporta cerca del 15% de la producción nacional, mientras que la costa del Pacífico con cerca de 7,9 millones de pobladores, el 85% de la población tiene necesidades básicas insatisfechas (NBI) y un nivel del pobreza del 41%, no obstante aporta 13,4% de la producción nacional (CCO, 2017, 21), son regiones que presentan grandes retos en el orden económico, de infraestructura y bienestar, a pesar de contar con invaluable riqueza inexploradas o inadecuadamente explotadas y una biodiversidad incomparable.

Colombia con una excelente posición geoestratégica en la zona tórrida, bañada por dos océanos, le permite interconectar comercialmente a países de diferentes continentes, la variedad de climas permite la presencia de ecosistemas y genera un potencial desarrollo agroindustrial y extractivo. La superficie marina es de 928.660 km², equivalente al 44,8 % de la extensión total del territorio, tiene 1.599 kilómetros de costa sobre el Océano Pacífico y 1.932 kilómetros sobre el Mar Caribe; adicionalmente cuenta con la soberanía insular del archipiélago de San Andrés y Providencia, y los cayos de Roncador, Serrana, Quitasueño, Serranilla, Bajo Nuevo, Cayos del Sureste, y del Albuquerque en el Mar Caribe, así como las islas de Gorgona y Malpelo en el Océano Pacífico.

“Las bondades naturales y el patrimonio estratégico azul mencionados están destinados a los gestores del crecimiento y a las generaciones venideras para asegurar el desarrollo sostenible del Estado y son consideradas dentro del documento de la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros” (Osorio, 2017).

Una breve historia en búsqueda de la conciencia marítima nacional.

La historia prehispánica colombiana permite afirmar la relación del hombre con el mar mediante evidencias presentadas en las culturas de pueblos tainos y caribes que habitaron en un principio en las Antillas mayores y menores. La región del Caribe colombiana en puerto Hormiga (Bolívar) presentó vestigios de hábitat que datan del año 4.800 años a.C., la orfebrería y la hidráulica de los pueblos zinúes en Urabá. En el sur del Pacífico colombiano encontraron dibujos de figuras en cerámica representando canoas y remos de la cultura Tumaco Tolita.

Alrededor de la Sierra Nevada de Santa Marta se levantó la Cultura Tairona de la familia chibcha caracterizadas por el urbanismo, pero no ha habido evidencias de haber sido grandes navegantes pese a la probada relación con el mar en materia de subsistencia y uso del litoral, crónicas de la época de la conquista hicieron referencia a canoas, cayucos y piraguas (Océano en C.N., 2016, pp. 201-203).

En el año 1501 el conquistador Alonso de Ojeda llegó a la península de Coquivacoa (Guajira colombiana) y Rodrigo de Batidas en asocio con Juan de la Cosa recorrieron las costas hasta Urabá; en el año 1515 Vasco Núñez de Balboa tocó costas del Pacífico, pero la exploración de la Costa Pacífica la hizo Pascual de Andagoya llegando a la desembocadura del río San Juan, luego Francisco Pizarro recorrió desde Panamá hacia el sur las costas del Pacífico entre 1521 y 1528 (Océano en C.N., 2016, p. 206).

En el Caribe se fundaron ciudades costeras como Santa Marta (1526) y Cartagena (1533) que sirvieron de base de partida para el poblamiento del actual territorio colombiano y en busca del Dorado, introduciéndose desde allí expediciones principalmente por el río Magdalena (1537) encabezada por Gonzalo Jiménez de Quezada, hubo otras rutas adicionales procedentes del mar que se introdujeron a los llanos orientales a través de hoy Venezuela por parte de Ambrosio Alfínger y Nicolás de Federmán y por el sur por parte de Sebastián de Belalcázar; los expedicionarios se encontraron en lo que hoy es Bogotá (1539) (Océano en C.N., 2016, p. 208). Pascual de Andagoya y Juan de Ladrillero fundaron la isla de Cascajal o Buenaventura el 14 de julio de 1540. (Cifuentes, 1993).

En lo sucesivo de los siglos XVI y XVII se conquistaron y fundaron lugares, no obstante, los nativos aborígenes de las costas Caribe y Pacífico declinaron en su población dramáticamente debido al mal trato, esclavitud y enfermedades migrantes; el poblamiento de la región insular del archipiélago de San Andrés Islas se dio a comienzos del siglo XVII que para 1620 la corona española había reclamado propias.

En los dos océanos surcaron las flotas de galeones que salían de Sevilla (posteriormente de Cádiz), refrescaban en las Antillas menores, algunos barcos llegaban a Margarita, Guaira, Maracaibo, Riohacha, Santa Marta y a Cartagena, donde permanecían más tiempo antes de llegar a Portobelo y Chagres, en Panamá también recalaban procedentes del Perú y en donde se hacían intercambios de mercaderías por la plata.

La Real Armada española se mantuvo acosada por los piratas y corsarios, franceses, holandeses e ingleses disputando el proceso expansivo del poder y dominio de las rutas usadas en el traslado marítimo de hombres, mercaderías y riquezas extraídas en América (oro, plata, piedras, etc.) necesarias para el fisco y la economía del Reino español durante tres siglos. Después de la Guerra de Sucesión (1701-14) cuando Felipe V privilegió la Marina y la dinámica de la navegación estuvo acompañada por la actividad de los astilleros para reparación y construcción de buques, escuelas náuticas, cartografía, entonces el crecimiento de la Real Armada fue importante y se destacaron figuras como Blas de Lezo de Olavarrieta en la defensa de Cartagena en 1741, quien venció a la más grande flota inglesa de Edward Vernon; en 1747 la gesta heroica llamada «Carrera del Glorioso» donde Pedro Messía de la Cerda quien como Jefe de Escuadra, libró heroicas batallas contra el corso inglés, llegaría a ser Teniente General de la Armada y luego virrey de Nueva Granada, no obstante los éxitos de este siglo, comienza el declive definitivo de la Armada española ante la supremacía marítima inglesa (Román, pp.47-68).

Las rutas de comunicación marítima, el monopolio del sistema comercial de transporte marítimo y la inconformidad de otras potencias europeas ante el tratado de Tordesillas¹⁷ propiciaron la actividad de contrabando, el filibusterismo, la piratería y el corso por tres siglos. En la época de los movimientos independentistas (1810-22), el tráfico marítimo se orientó al apoyo logístico para ejércitos libertadores por parte de buques

17 El Tratado de Tordesillas, 7 de junio de 1494, “fueron acuerdos entre el rey Fernando II y la reina Isabel I, por una parte, y el rey Juan II de Portugal por otra, donde se estableció una nueva línea de demarcación entre las dos coronas, a lo largo del meridiano, 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde. La línea de demarcación dividía el mundo entre España y Portugal dio origen al Brasil, cuya extremidad oriental quedó situada dentro de la zona portuguesa. Es una referencia importante no sólo en lo que concierne a la historia del Océano Atlántico, sino también para la memoria del mundo, ya que permitió el encuentro de continentes y civilizaciones separados por mares ignotos”. Recuperado de: <http://www.unesco.org/new/es/communication-and-information/memory-of-the-world/register/full-list-of-registered-heritage/registered-heritage-page-8/treaty-of-tordesillas/>

ingleses y norteamericanos (corso), pero en algunos puertos en poder de los realistas, el tráfico apoyaba la expedición pacificadora de Pablo Murillo. Sin embargo a partir de 1821 el tráfico español se redujo casi totalmente, el dominio del mar por los patriotas y la independencia era un hecho, en la modalidad del corso como única herramienta para los débiles estados nacientes para atender las operaciones de la guerra naval de entonces (Real academia de cultura Valenciana, s/f).

En la época de la independencia, la Armada patriota tuvo su nacimiento como Comandancia General de Marina (1810) en Cartagena con algunos medios y organización heredados, el gestor fue José María García de Toledo y el primer comandante Juan Nepomuceno Eslava, la ausencia de unidades fue en principio suplida por el liderazgo del contramaestre del Arsenal de Cartagena el riohachero José Prudencio Padilla quien a partir de 1811 reclutó, adiestró organizó y construyó unidades (Ejecutivo, Constitución, Valerosa, Fogoso, Concepción, etc.) para operar sutilmente contra las fuerzas realistas en Santa Marta.

La experiencia obligó a que las Provincias Unidas de Nueva Granada ofrecieran patentes de corso, lo cual permitió abastecer los ejércitos libertadores; al tiempo la Real Armada Española continuaba su paulatino descenso. Para el año 1820 José Prudencio Padilla había logrado conformar una escuadra, que en un proceso se cristalizó con la expedición de los Cayos Haití (1816), Campaña del Orinoco (1817-19), Campaña del Caribe (1819-22) y Campaña de Maracaibo 1822- Julio de 1823), lo que consecencialmente liberó al Estado grancolombiano de la amenaza realista y así fortalecer la organización de la economía y administración pública (Román. E, p.124).

La creación de la Academia Naval en Cartagena en 1822 con la dirección de Rafael Tono Llopis fue en principio asomo de la necesidad de una política marítima que estuvo respaldada en el Proyecto de Ley Orgánica de la Marina bien concebido por Rafael del Castillo y Rada, pero, la confluencia de problemas como la falta de presupuesto dejó al garete sus resultados (Román. E, p.126).

En 1826 se suprime la Armada por decreto ejecutivo del Libertador Bolívar pese a la insistencia del héroe Prudencio Padilla (Román. E, p. 131, p.157), quien murió en 1828. A partir de 1829 se comenzó acelerar la disolución de la Gran Colombia y si bien la secesión de los departamentos de Ecuador y Venezuela no fue violenta si hubo tensiones militares que se materializaron en 1830, el Libertador Bolívar muere el mismo año

y quedó el destino en manos de cada nueva República. (Patiño, 2010, p.110), incluso su destino marítimo.

En el transcurso del siglo XIX, el uso del mar era una realidad y no una institución para el comercio y la movilidad, a pesar de la falta de vías de comunicación terrestre, fluvial y de una marina mercante, hubo esfuerzos aislados para superar el exiguo comercio exterior, exportaciones de metales preciosos, algodón, cueros, maderas, tabaco, quina y café y las importaciones de textiles, ferretería, quincallería, loza, alimentos, manufacturas y herramientas etc., que a pesar de ello sustentaban las rentas del país.

La revolución preindustrial se asomaba de manera tenue con los intentos de la navegación a vapor especialmente a Panamá; las comunicaciones se llevaron a cabo por el río Magdalena, Barranquilla-Sabanilla, Cartagena y más tarde Buenaventura en el Pacífico, con iniciativas privadas y concesiones dadas por el Estado ante la incapacidad política y económica de emprenderlas; verbo y gracia, la compañía de navegación Anglo-granadina (1839), la compañía de vapores Santa Marta (1846), la compañía americana de vapores (1852) (Viloria de la Hoz, 2014); entonces el transporte marítimo y fluvial quedó en manos extranjeras.

Por parte del Estado los intereses marítimos desaparecieron para dar paso y afrontar nueve guerras civiles entre 1831 y 1902 (Patiño, 2010, pp. 98-99), hasta la llamada Guerra de los Mil días, donde en efecto el uso de la Marina era limitado al transporte de tropas y bloqueos fluviales; de hecho en 1845 Tomas C. Mosquera suprimió lo que quedaba de Marina, no obstante por necesidad los bandos obtenían algunos artefactos navales y fluviales y los llamaban marina de guerra, “(..) en 1867 el presidente Santos Acosta suprimió definitivamente lo que quedaba de Armada y ordeno el desarme y venta de los buques” (Román, p. 207), luego en 1880 con la ley 67 se restableció la Secretaría de guerra y marina.

Para la Guerra de los mil días, quien dominara la arteria fluvial del Magdalena, tenía la capacidad de movilidad al centro del país, sin embargo, la premisa no se aplicó para el caso de Panamá. La guerra civil culminó con la firma del tratado a bordo del USN Wisconsin el 21 de noviembre de 1902.

Muchas agresiones se presentaron a las costas colombianas como consecuencia del olvido por el mar; amenazas, bloqueos, extorciones y ataques sobre ciudades costeras por parte de las marinas de guerra

francesas, estadounidenses, inglesas e italianas como mecanismo de presión para el pago de deudas u otras demandas¹⁸, (Román, 2000, 211).

La gestionada independencia o separación de Panamá¹⁹ debido al abandono estatal del gobierno central hacia el istmo, tuvo como escenario el interés geopolítico y expansionista de los Estados Unidos que en desarrollo de los hechos eran presenciados por su Armada, sobre el Atlántico con los buques USN Nashville, Mayflower, Atlanta, Hamilton y Maine y en el Pacífico los USN Boston, Marblehead, Concord y el Wyoming, mientras que Colombia tenía para su reacción dos pequeñas embarcaciones el “Bogotá” y “el Chucuito”. (Román, 2000, 218).

Al fin de la guerra civil que afectó a empresarios de la navegación, se despertó la posibilidad de invertir en el sector y muchas empresas, la mayoría con sede en Barranquilla, donde se pudo totalizar 36 barcos y 40 planchones para capacidad de carga cercana a las 20 mil toneladas.

En 1907 el presidente Rafael Reyes Prieto (1904-09) estableció la Intendencia de la Navegación del Río Magdalena y sus afluentes, encargada de la vigilancia y control fluvial, así que en la segunda década del siglo XX se construyeron astilleros y se reguló la expedición de patentes de pilotos, prácticos y tripulantes, con ingeniería propia. (Viloria de la Hoz, 2014).

El General Rafael Reyes Prieto consciente que la ausencia de la armada y de una marina mercante había generado un alto costo para el Estado, tomó decisiones significativas al respecto ya que la presencia de algunos artefactos distaba de ser un poder naval o fluvial aún más ante la ausencia formal de doctrinas y ejércitos profesionales (Peña, 2016, p.141)

18 El caso del francés Barrot (1838) culminó con bloqueo y amenaza de unidades francesas sobre Cartagena, o el incidente Russell (1836) bloque de puertos sobre el Atlántico por unidades británicas, el asunto Mackintosh (1856) amenaza de bloqueo a Cartagena por buques ingleses, el caso Oliver (1956) amenaza de bloquear a Panamá por los Estados Unidos, la cuestión Cerrutti (1898) bloqueo y amenazas sobre Cartagena, agresiones contra el Archipiélago de San Andrés (1891), pérdida de las Islas Mangle y la peor, la pérdida de Panamá (1903). (Román, 2000, 2016).

19 Separación de Panamá de Colombia: Proceso que se materializó el 3 de noviembre de 1903, dando nacimiento a la República de Panamá, antes departamento de Colombia desde 1821. Las causas se orientaron ante el desgaste institucional después de la Guerra de los mil días, al abandono de Colombia sobre el Istmo generando en el siglo XIX frustración social y económica; el gobierno central sólo percibía al Istmo como una potencialidad de un futuro Canal, era la posición geoestratégica más importante que tenía la República, pero permaneció descuidada y sin que atendieran los servicios básicos de educación, salud, caminos y vías, obras públicas, acueducto o alcantarillado y la pavimentación de las calles de las principales ciudades. El sistema centralista y la no firma del tratado Herrán-Hay, a comienzos de 1903 (construcción del canal por EE.UU.) que era la oportunidad que los panameños estaban esperando desde mucho tiempo atrás.

Solamente hasta 1906 se creó la Escuela Naval Nacional por Decreto 783 de 1907 y por Decreto 453 de 1909 la Escuela Superior de Guerra. La Escuela naval funcionó a bordo del buque “*Marroquín*” que junto a cuatro buques más conformaban la Armada (*Pinzón, Cartagena, Hércules y Bogotá*); además llegó una misión naval para apoyar la formación naval encabezada por el Teniente de Navío chileno Alberto Asmussen, pero la novel escuela nuevamente sucumbe ya que el nuevo presidente General Ramón González Valencia con una visión contraria a la realidad del país y el mar, eliminó la Escuela naval en 1909.

En 1925 llegaron las primeras naves construidas para efectos de defensa y ejercicio de soberanía (*Junín, Pichincha y Carabobo*) aunque destinadas a la Aduana (Román, 2000, 238), la constitución de flotillas fluviales eran tripuladas por personal contratado, extranjeros y posteriormente oficiales del Ejército; la falta de una conciencia marítima era el común de los gobiernos de la época salvo algunas voces que no prosperaban ante la miopía política en asuntos marítimos.²⁰

Siendo presidente Enrique Olaya Herrera (1930-34), el 1 de septiembre de 1932 fue invadida Leticia, dando inicio al Conflicto Colombo-peruano sin una marina que defendiera los mares ni ríos; el General Alfredo Vásquez Cobo como ministro plenipotenciario en Francia adquirió equipos nuevos para el ejército y gestionó la compra de buques (*Córdoba, Mosquera y Bogotá*).

El conflicto finalizó el 25 de junio de 1933, cuando las tropas peruanas se retiraron de Leticia y la entregaron a la delegación de la Liga de Naciones, Colombia y Perú pactaron la paz en Río de Janeiro y ratificaron el Tratado Salomón-Lozano de 1922 hoy vigente (Ospina C., s/f).

La necesidad de consolidar una Armada se concretó con la fundación de la Escuela de Grumetes por Decreto 853 del 20 de abril de 1934 a bordo del transporte Boyacá y la Escuela Naval a bordo del buque escuela Cúcuta. Ley 195 orgánica de 29 abril 1936 que determinó que la Armada fuera una fuerza independiente, para entonces se adquieren buques de guerra con apoyo de misiones británicas (*Caldas y Antioquia*).

20 En 1920 Jorge Roa ministro de guerra plantea al legislativo la importancia de una Marina sin resultados, el presidente General Pedro Nel Ospina (1922-26) adquirió tres unidades guardacostas, el presidente Miguel Abadía Méndez (1926-30) adquiere tres cañoneros fluviales. (Román, 2000, 242), pero no crean una estructura de Marina de guerra.

En las siguientes décadas se adquirieron unidades que apoyaron el crecimiento de la Armada Nacional, no obstante se presentaron acontecimientos infortunados como la pérdida del islote de los Monjes²¹, así mismo se atendió el llamado de la Secretaría de la Organización de Naciones Unidas para apoyar la coalición en la guerra de Corea, entre 1951 y 1955 donde participaron eficientemente tres fragatas (Padilla, Brion y Tono) en la Fuerza de tarea 95 de la Flota del Pacífico, además obtuvo actualizadas experiencias y conocimientos del momento, específicamente en guerra regular.

En la década de los sesenta, la Armada prosiguió el crecimiento doctrinal, institucional y de equipos, a la par que se profundizó la tarea de soberanía. Se agudizó el diferendo limítrofe de aguas marinas y submarinas con Venezuela y desde entonces las aspiraciones expansionistas de Nicaragua, no obstante, como lo mencionó Ángela Holguín:

(...) En los años 70, Colombia inició un proceso de construcción de su arquitectura en materia de delimitación marítima, en 1976 firmó el tratado de delimitación marítima con Panamá, en 1977 con Costa Rica, en 1978 con Haití y República Dominicana, más adelante con Honduras; y con Jamaica, país con el que se acordó además el novedoso manejo conjunto de un Área de Régimen Común (...) (Cancillería, 2012).

Al mismo tiempo, en 1972 se incorporaron los primeros submarinos ligeros, en 1974 dos submarinos alemanes tipo 209 y la construcción de dos grandes destructores suecos, evidenciaron un giro y una mirada más promisoría a los horizontes marítimos.

En las décadas venideras las operaciones de soberanía nacional y fluvial internas han sido importantes por la presencia del Estado a través de la Armada Nacional, ello para contrarrestar las amenazas externas y apoyar las operaciones contra el narcotráfico y la subversión (amenaza terrorista) en las regiones apartadas del Magdalena medio, oriente y sur del país.

21 Los Monjes son un archipiélago integrado por tres grupos de rocas o islotes deshabitados y sin vegetación propia, situados en el mar Caribe a escasas 19 millas de la península Guajira. Había sido objeto de controversia por muchos años, e infortunadamente cedidos en la desacertada nota diplomática GM 542 del 22 de noviembre de 1952 suscrita por el ministro de Relaciones de Colombia Juan Uribe Holguín y por el embajador de Venezuela en Bogotá, Luis Gerónimo Pietri, de manera inconstitucional, irregular e irresponsable, por las consecuencias de soberanía que condujo este resultado. Obtenido de: <http://www.banrepcultural.org/node/32328>

En la década de los ochenta se incorporaron nuevas unidades tipo corbetas misileras alemanas, fortaleciendo la capacidad del poder naval y a la vez se implementaron ingentes proyectos de ciencia y tecnología. En el año 1980 el canciller sandinista de Nicaragua reafirmó públicamente el desconocimiento del tratado Esguerra Bárcenas de 1928 ya ratificado por las partes y reiteró el reclamo del archipiélago de San Andrés y Providencia, lo cual se constituyó una amenaza a la soberanía colombiana.

En otro escenario fronterizo, el 9 de agosto de 1987 la corbeta ARC Caldas en desarrollo de operaciones de soberanía en el área de la Guajira fue hostigada por unidades de guerra venezolanas en aguas jurisdiccionales colombianas de acuerdo al Derecho Internacional, lo cual generó una tensión y una amenaza para la paz de ambos países que fue mitigada por vía diplomática²².

Figura No. 4. Zona del Diferendo marítimo colombo-venezolano y Área de los acontecimientos del buque ARC Caldas (Agosto 9 de 1987).



Fuente: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Diferendo_Golfo_de_Venezuela.svg y <http://www.asisucedio.co/colombia-perdio-el-golfo/>

²² Esta crisis se presentó entre el 9 y el 18 de agosto de 1987 con el ingreso de la corbeta de la Armada de Colombia ARC Caldas en aguas que han estado en disputa entre ambos estados; a pesar de haberse encontrado en posición $11^{\circ}47,6N$ y $71^{\circ}09'12 W$, (<http://www.asisucedio.co/colombia-perdio-el-golfo/>) esto menos de 10 mn, de la costa Guajira colombiana, en aguas territoriales colombianas; la embarcación colombiana fue detectada por la patrullera de la Armada Venezolana ARV Libertad que estaba en coordenadas al sur del Paralelo de Castilletes. Posteriormente se escaló la presencia de otras unidades navales venezolanas y el despliegue de tropas a la frontera. La actitud agresora de Venezuela fue contraria a la prudencia, respeto y diplomacia colombiana que fue finalmente lo que evitó una confrontación sin precedentes en la región, no obstante, se evidenció una debilidad en el balance de la estructura de la Fuerza Naval, mas no en el estoico y profesional proceder de las tripulaciones de las unidades ARC Caldas y ARC Independiente quienes estuvieron en el área reseñada.

En la década final del siglo hubo un desarrollo importante de la Armada, específicamente en los componentes de la Infantería de Marina, Fluviales y de Guardacostas con el fin de afrontar las ingentes amenazas contra la seguridad interna del Estado afectado por grupos terroristas y narcotraficantes de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), el Ejército de Liberación Nacional (ELN), las Autodefensas Unidas de Colombia (AUC) y las Bandas criminales.

A partir del siglo XXI, la Armada se ha consolidado en el desarrollo de sus propias capacidades, desde una perspectiva operacional la fuerza adquirió las capacidades de i) Operaciones navales limitadas que involucran el uso de la fuerza a nivel estratégico, ii) operaciones navales diferentes a la guerra, iii) operaciones fluviales propias y en apoyo a las operaciones conjuntas, iv) operaciones terrestres propias y en apoyo a operaciones conjuntas y, v) operaciones especiales propias y en apoyo a operaciones conjuntas. (García, 2012, p. 22).

El 19 de noviembre de 2012 Colombia compareció ante los Tribunales de la Corte Internacional de Justicia de La Haya (CIJ) para atender la demanda presentada por Nicaragua once años atrás y cuyo fallo reconoció al país demandante una extensión marítima cercana a los 75.000 km² alrededor de los territorios insulares colombianos, ante el exabrupto jurídico y desconocimiento de los antecedentes históricos y legales, el gobierno de Colombia consideró cuatro puntos como estrategia ante el hecho, “(...) El fallo es inaplicable hasta tanto se celebre un tratado, se hará la consolidación del archipiélago a través de la declaración de una Zona Contigua Integral, se continuará protegiendo la Reserva Seaflower y se debe contener el expansionismo de Nicaragua” (Cancillería, 2013). De este se generaron dos nuevas demandas nicaragüenses sobre el espacio marítimo colombiano, según lo manifestado por Cancillería “(...) una diciendo que su plataforma continental vaya hasta más allá de las 200 millas náuticas y en la segunda dice que hubo un incumplimiento con el fallo del 2012” (El Universal, 2015), situación que se resolverá a futuro.

Los eventos narrados anteriormente representan amenazas a la soberanía e integridad territorial, siendo preciso afrontar los eventos sobre espacio marítimo mediante estrategias integrales del Estado, desde el punto de vista del poder marítimo, la Armada Nacional se ha constituido en una institución influyente en el escenario marítimo y fluvial, y siguiendo al Almirante Leonardo Santamaría “(...) se visualiza como una Armada Mediana de Proyección Regional (Cabrera,

2016), herramienta esencial para el crecimiento y seguridad del país, instrumento fundamental de las relaciones internacionales del Estado y garante de la soberanía e integridad del territorio marítimo y fluvial” (Santamaría, 2015).

El esfuerzo colombiano se ha concentrado en el fortalecimiento de su Armada y de órganos como la Comisión Colombiana del Océano (CCO), la Dirección General Marítima (Dimar) y la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial (Cotecmar).

La Secretaría de la Comisión Colombiana del Océano, organismo de la Vicepresidencia de la República y cuyo objeto reza.

“La Comisión Colombiana del Océano es un órgano intersectorial de asesoría, consulta, planificación y coordinación del Gobierno Nacional en materia de Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC) y sus diferentes temas conexos, estratégicos, científicos, tecnológicos, económicos y ambientales relacionados con el desarrollo sostenible de los mares colombianos y sus recursos” (CCO, 2017). Consecuentemente, la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros (PNOEC), define claramente a los intereses Marítimos Nacionales como “el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social, ambiental y militar que logra el país mediante el desarrollo de las actividades relacionadas con el uso y explotación del mar y los espacios costeros. Suponen una visión estratégica con amplia proyección de desarrollo y seguridad” (CCO, 2017, p.65)

Los Intereses Marítimos Nacionales (IMN) del Estado colombiano corresponden a: 1. Soberanía e integridad del territorio marítimo nacional, 2. Conciencia, Apropiación Territorial y Cultura Marítima, 3. Recursos Ambientales Marino-Costeros, 4. Educación Marítima, 5. Investigación Científica, Tecnológica y de Innovación, 6. Poder Naval, 7. Seguridad Integral Marítima, 8. Ordenamiento Marino-Costero, 9. Transporte y Comercio Marítimo, 10. Turismo Marítimo y Recreación, 11. Industria Naval y Marítima, 12. Minería Marina y Submarina y 13. Pesca y Acuicultura. Las múltiples e importantes tareas de la autoridad marítima y las Armadas alrededor de los Intereses marítimos nacionales (IMN) encierran estrategias y objetivos del más alto nivel que enmarcados en el cumplimiento misional generan el aporte a la seguridad, desarrollo y crecimiento del país.

El siguiente elemento que apalanca a la Armada Nacional es la Dirección General Marítima DIMAR, es la “Autoridad Marítima Colombiana encargada de ejecutar la política del gobierno en esta materia, contando con una estructura que contribuye al fortalecimiento del poder marítimo nacional, velando por la seguridad integral marítima, la protección de la vida humana en el mar, la promoción de las actividades marítimas y el desarrollo científico y tecnológico de la nación” (Dimar, 2017).

De manera paralela se encuentra la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial (Cotecmar), entidad generadora de la capacidad constructiva y de reparaciones de unidades navales (Astilleros).

Es una “organización innovadora que trabaja dentro del campo de investigación científica y tecnológica, apoyando el desarrollo de la industria marítima colombiana...considera desde el Diseño avanzado y Construcción de plataformas navales personalizadas a las necesidades de cada cliente; hasta la reparación y mantenimiento de embarcaciones con los más altos estándares de calidad, tecnicismo y capacidad de respuesta en tiempos oportunos de atención” (Cotecmar, 2017).

El gran avance en el desarrollo marítimo colombiano en las últimas décadas se ha debido a la visión y el planeamiento de la institución Armada, más que por la reacción ante los problemas que se plantean a nivel global, regional y doméstico, en el contexto espacial y jurídico que imponen los actores respecto al espacio azul. Las necesidades más apremiantes que plantean la sociedad y la economía, demandan de la protección y sostenibilidad de los dos océanos y sus riquezas potenciales. Las disputas cada vez mayores en un mundo donde los nuevos poderes emergen a costa de la debilidad de los estados y el repliegue de los poderes globales, son elementos que llaman al despertar de la conciencia marítima de su población y sus dirigentes. Colombia y su espacio azul no ha estado ajena a las amenazas e inestabilidades en su histórico andar republicano y las duras e inexorables pérdidas territoriales han mostrado el camino señalado no solo por el patriotismo que representa proteger la mitad del país, sino por la obligación con las generaciones venideras para proveer del espacio soberano, el subsuelo y riquezas del mar su explotación racional con miras a fortalecer cada vez más el desarrollo del Estado.

La ardua y permanente tarea institucional en todos los escenarios y más específicamente en la educación, permitiría diluir la sombra del olvido o el desinterés por los intereses marítimos. Las amenazas que se ciernen en el espacio azul colombiano son multidimensionales, pero en concreto las demandas que se encuentran en los estrados de La Haya podría cercenar aún más el mapa colombiano sin la posibilidad de una acción defensiva real, la pasada sentencia de La Haya debe ser la última contra el patrimonio nacional y como los mencionó el estudioso del mar Antonio José Rengifo Lozano:

“(..) La sentencia hizo evidente que Colombia no estaba preparada para reaccionar a los escenarios eventuales de la CIJ, que debieron ser previstos por los responsables a cargo y cuya confusión se hizo patente en las reacciones manifestadas en el marco del defendible derecho fundamental a la libertad de expresión: muchas puramente emocionales y no exentas de tintes patrióticos; muy pocas realmente informadas sobre las complejidades de la decisión y los enterveros de una nueva delimitación (...);” más adelante menciona: “(..) Colombia, país concentrado en los Andes, ha tenido por horizonte infinito sus montañas, no al espacio liso, abierto y ondulante del océano. Colombia, se ha dicho ya, no ha desarrollado una conciencia marítima. Es un país con amplias salidas a espacios marítimos que solo hasta hace poco pasaron a figurar en los documentos de su política exterior. Ahora aprenderá, a sus expensas, a atender, con mucha precaución, a su mar y a sus océanos, como también a las controversias y litigios que se desprendan del ejercicio de soberanía sobre esos espacios” (Rengifo, 2015).

Conclusiones

Del mar dependerá el futuro de la humanidad, no solo para el sustento alimenticio sino para controlar el medio ambiente global. El aumento de la población en décadas venideras traerá mayor demanda energética, de alimentos y consumo de bienes y servicios, muchos de ellos en su proceso productivo van en vía opuesta al desarrollo sostenible de los ecosistemas marinos, el calentamiento global, el cambio climático, la sobreexplotación pesquera, la pesca ilegal, la contaminación en general y de polímeros, no solo destruirán las especies vivas sino que acidificarán las aguas, incrementarán la temperatura del mar y cambiarán las corrientes marinas entre varios efectos.

Los Estados ribereños deben procurar racionalizar su cuidado, extender la norma internacional hasta el espacio legal permisible y crear

conciencia para que los espacios de altamar y la zona sean respetados en pro de un desarrollo sustentable.

Conflictos marítimos como el vigente entre los Estados ribereños del Mar de China meridional evidencian que actualmente la presencia de los países económicamente más desarrollados llega indistintamente a los espacios marítimos en el orbe planetario azul sin atender normas ni protocolos más que su proyección del poder. Las novedades tecnológicas de exploración mostrarán con mayor certeza la ubicación de riquezas en el subsuelo por explorar y serán objetivos sin distinción de soberanías ni del Derecho Internacional del Mar; solamente la influencia del poder y el dominio de los mares serán los medios para disputar los espacios sobre los Estados más débiles, esto provocará conflictos de gran trascendencia para el futuro de las comunidades.

Los mares de la región de Latinoamérica y el Caribe permitieron el ingreso y la culturización de Europa y el África, su apropiación procede del nacimiento republicano en sus Estados y del *Uti Possidetis Juris* (la posesión por uso jurídico se sustenta en la ocupación del territorio a partir de la titulación jurídica), sin embargo, de manera diferencial cada Estado ha desarrollado su visión hacia el mar, obteniendo espacios conforme a la Convemar, el derecho internacional consuetudinario o la normatividad particular (EE.UU., Colombia, Perú, Venezuela, etc.).

A nivel regional, el desarrollo histórico de las propias sociedades han forjado el destino del cual hoy presentan; Argentina promovió la expansión a partir del Río de la Plata “Mar de Plata” hacia el sur, donde la Antártida y las islas en disputa con la Gran Bretaña proporcionaron el Mar patrimonial o la Pampa Azul de donde se desprenden actividades científicas y de investigación marítima, la obtención de riquezas alimentarias y una posición privilegiada en el Tratado Antártico; Brasil como potencia emergente presenta la Amazonía Azul y la capacidad de explotación offshore en grandes proporciones, lo cual significa que sus mares son parte vital de la subsistencia económica y para lo cual ha desarrollado un poder naval indiscutible a nivel continental.

El Estado colombiano en el trascurso de la historia, presentó particularidades en cuanto a la apropiación del mar, en primera instancia se dio espaldas al mar desde los albores de la época del Dorado, posteriormente en el proceso de poblamiento hacia adentro se generaron disputas territoriales y condiciones de inestabilidad institucional que

limitaron la construcción real de Estado y aún más, la construcción de una conciencia marítima debido entre otros aspectos, a la constante debilidad institucional. Como consecuencia se creó un modelo de desarrollo volcado hacia adentro, hacia las montañas, que privilegió el centro del país, sin atender los litorales durante muchas décadas.

Nefastas situaciones como la pérdida del Istmo de Panamá, el incidente de la corbeta Caldas, el fallo de la Haya de 2012 y la situación actual en materia de desarrollo humano en los litorales, muestran el grado de importancia respecto a la visión, planeamiento y ejecución real de tareas respecto al mar y espacios costeros.

La posición geoestratégica y bioceánica le prodigan un especial lugar al país, las ventajas comparativas y naturales han evidenciado un alto costo de oportunidad, que debe ser subsanado y protegido en el escenario de las amenazas multidimensionales²³, donde la participación real del Estado y sus poderes se reflejarán en el buen desempeño de las economías y por lo tanto en el desarrollo país.

Pese a las amenazas e inestabilidades que se ciernen sobre los espacios marítimos colombianos, la visión contemporánea de la Armada Nacional ha permitido mantener una presencia en los espacios marítimos y fluviales, logrando influir de manera importante en el desarrollo de los intereses marítimos y en la medida cultural en la conciencia de sus habitantes en temas del mar.

El no fortalecimiento del poder marítimo en Colombia facilitará que países vecinos o emergentes pretendan la disputa o la apropiación de los recursos marítimos, que serán el sustento para las nuevas generaciones y el desarrollo de los Estados; por tanto la necesidad de contar con una Armada mediana de proyección regional, así como con una generación educada en temas del mar y una dirigencia política y jurídica competente y consciente para lograr defender cada espacio del territorio marítimo prestos a mitigar el expansionismo a expensas del mar patrio.

23 Amenazas multidimensionales: "(...) Igualmente enumera una serie de desafíos, resultado de las debilidades económicas y sociales de la región y con un impacto en la seguridad, como los que se desprenden de las condiciones de pobreza y debilidad institucional de los países. Esas amenazas se denominan multidimensionales, por su origen distinto, la importancia para cada país y los diferentes instrumentos para enfrentarlas. Un ejemplo, para Colombia el narcotráfico representa una amenaza en las líneas de comunicación entre varias. Recuperado de: www.resdal.org/últimos-documentos/parte2-amenazas-riesgos.pdf

Referencias bibliográficas

- Andi. (2017). *Colombia: Balance 2016 y Perspectivas 2017*. Recuperado de: <http://www.andi.com.co/Documents/Documentos%202016/ANDI-Balance%202016-Perspectivas2017.pdf>
- Arreola, Yao, Palacios. (30 junio 2017). *¿Qué plan tiene China para Latinoamérica?*, WEF, Recuperado de: <https://www.weforum.org/es/agenda/2017/06/que-plan-tiene-china-para-latinoamerica/>
- Auf Wiedersehen, Auf. (2012). *Los nuevos submarinos de la Armada Brasileira*. Recuperado de: <http://americamilitar.com/brasil/213-armada-del-brasil.html>
- Banco Mundial. (2017). *Datos Colombia*. Recuperado de: <https://datos.bancomundial.org/pais/colombia>
- Baretto, Andrea. (2016). *Brasil comienza reconstrucción de base en la Antártida*, *Revista Militar digital Diálogo*. Recuperado de: <https://dialogo-americas.com/es/articulos/brasil-reconstruye-base-en-la-antartida>
- BBC Mundo. (2013). *La verdad detrás del mito de El Dorado*. Recuperado de: http://www.bbc.com/mundo/noticias/2013/01/130115_cultura_eldorado_yv
- Calandra, O. (2005). *La Argentina y el mar, una estrategia pendiente*. Boletín del Centro Naval, número 811, Buenos Aires, Recuperado de: <http://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN811/811calandra.pdf>
- Cifuentes, Torres & Frías. (1997). *Ciencia para todos, El Océano y sus recursos*. Capítulo II, Fondo de Cultura Económica, México. Recuperado de: http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen1/ciencia2/02/html/sec_7.html
- Comisión Colombiana del Océano. (2016). *El océano en la Ciencias*

Naturales y Sociales. Tercera edición, Editorial Entrelibros e-book solutions, Bogotá.

_____. (2017). *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros*. Bogotá.

Cabrera, J. (2016). *Armada Nacional de Colombia: Factores determinantes para una Armada mediana de proyección regional*. Ensayos sobre Estrategia Marítima, Escuela Superior de Guerra, Editorial Imprenta y publicaciones FF.MM., Bogotá.

Cancillería. (2012), La posición de Colombia en la CIJ ante la demanda de Nicaragua fue presentada por la Canciller Holguín en foro universitario, Recuperado de: <http://www.cancilleria.gov.co/en/content/la-posici%C3%B3n-de-colombia-en-la-cij-ante-la-demanda-de-nicaragua-fue-presentada-por-la-cancill>

Cancillería. (2013). *Abecé de la Estrategia del Gobierno frente al fallo de la CIJ*. Recuperado de: https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Litigio%20NicaraguaCol/abece_de_la_estrategia_del_gobierno_frente_al_fallo_de_la_cij.pdf

Cifuentes, Jaime. (1993). *Memoria cultural del Pacífico-Historia*. Biblioteca virtual Luis Ángel Arango. Recuperado de: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/modosycostumbres/memoria/memo2.htm>

Côrtes, Beatriz Miranda. (s/f). *Brasil de 1822: ¿Emancipación política o independencia?* <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/junio2010/brasil.htm>

Delamer, Oyarzábal, J. Montenegro, Bergallo y Santillán. (2011). *Evolución del pensamiento estratégico naval argentino a lo largo de la historia*. Recuperado de: <http://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN830/830-SANTILLANYOTROS.pdf>

ElCronista. (22 junio 2017). *Brasil ya produce más petróleo que Venezuela*. <https://www.cronista.com/internacionales/Brasil-ya-produce-mas-petroleo-queVenezuela-20170622-0019.html>

Elsnorkel. (2009). *Los Submarinos Brasileños desde 1914 hasta Hoy*. Revista Comunidad Submarinista Latinoamericana. Recuperado de: http://www.elsnorkel.com/2009/05/los-submarinos-brasileros-desde-1914_03.html

- El Universal. (3 agosto 2015). *Canciller explica cómo se enfrentarán las nuevas demandas de Nicaragua*. <http://www.eluniversal.com.co/colombia/canciller-explica-como-se-enfrentaran-las-nuevas-demandas-de-nicaragua-201660>
- FAO. (2016). *Informe: El estado mundial de la pesca y la acuicultura 2016: Recuperado en <http://www.fao.org/3/a-i5555s.pdf>*
- García, R. (2012). *Planeamiento de Fuerza 2030*. Plan de desarrollo Armada Nacional, Bogotá.
- Geo enciclopedia (s/f). Río Amazonas. Recuperado de: <http://www.geoenciclopedia.com/rio-amazonas/>
- HispanTV. (16 septiembre 2017). *EEUU eleva presencia en mar de China Meridional y sube tensiones*. <http://www.hispantv.com/noticias/ee-uu-/352347/mar-china-aumenta-patrulla-pentagono>
- Leal Ferreira. (2015). *La defensa de la Amazonia Azul depende de equipar adecuadamente a la Armada de Brasil*. Revista Militar Digital Diálogo. Recuperado de: <https://dialogo-americas.com/es/articulos/la-defensa-de-la-amazonia-azul-depende-de-equipar-adecuadamente-la-armada-de-brasil>
- Mardones Costa. (1993). *Construcción de buques de guerra en Brasil*. Revista Marina, Armada de Chile. Recuperado de: <https://revistamarina.cl/revistas/1993/6/mardones.pdf>
- Marina de Guerra del Perú. (2010). *El mar y la Historia*. Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos e Información de la Marina, Industria Gráfica Cimagraf SRL, Lima.
- Naciones Unidas. (2017). *Conferencia sobre los océanos*. Recuperado de: <https://www.un.org/es/conf/ocean/index.shtml>
- Nodal Economía. (29 marzo 2016). *Soberanía y recursos, ejes del fallo de la ONU que reconoce 35% más de plataforma continental a la Argentina*. Recuperado de: <http://nodaleconomia.am/fallo-de-la-onu-reconoce-35-mas-de-plataforma-continental-a-argentina/>
- Ospina, C. (s/f). *La Armada Colombiana, su formación y desarrollo*. Fundación Histamar. Recuperado de: <http://www.histamar.com.ar/InfHistorica-5/ArmadaColombia-Formacion.htm>

- Patiño, C. (2010). *Guerra y construcción del Estado en Colombia 1810-2010*. Editorial Universidad Militar Nueva Granada - Debate, Bogotá.
- Peña Ortiz, Yesid. (2016). *Estado, Ejército y profesionalización*. Revista Ciencia y Tecnología del Ejército, Dirección de Ciencia y Tecnología del Ejército, Ed. Strategy Ltda., Bogotá.
- Pérez V.J. (2015). *El orden económico histórico a nivel global*. En Web El orden mundial en el siglo XXI. Recuperado de: <http://elordenmundial.com/2015/02/17/orden-economico-historico-global/>
- Portafolio. (21 julio 2017). *China quiere liderar el transporte marítimo mundial*. Bogotá. Recuperado de: <http://www.portafolio.co/internacional/china-quiere-liderar-el-transporte-maritimo-mundial-507985>
- Prefectura Naval Argentina. (Actualización 2017). *Historia*. Recuperado de http://www.prefecturanaval.gov.ar/web/es/html/inst_historia.php
- Ramírez, M. (2017). *Conflicto en “el Mar de China”*. Recuperado de: <http://logeoc.i-deal.am/conflicto-mar-china/>
- Real Academia de Cultura Valenciana. (s/f). *El siglo XVIII, clave para la Armada Española*. Recuperado de: <http://www.racv.es/files/Siglo-XVIII-clave-Armada-Esp.pdf>
- Rengifo, A.J. (8 diciembre de 2012). *El fallo en el Caso de Nicaragua contra Colombia: acatamiento crítico*. Periódico de la Universidad Nacional de Colombia, No. 162, Recuperado de: <http://www.unperiodico.unal.edu.co/dper/article/el-fallo-en-el-caso-de-nicaragua-contra-colombia-acatamiento-critico.html>
- Reuters. (17 julio 2017). *Producción de petrolera brasileña Petrobras en primer semestre sube 5,6 pct, supera meta para todo 2017*. Recuperado de: <https://lta.reuters.com/article/businessNews/idLTAKBN1A228V-OUSLB>
- Román, E. (2000). *Análisis histórico del desarrollo marítimo colombiano*. Editorial Fondo Rotatorio Armada Nacional, Cartagena.
- Santamaría, L. (2015). *Plan Estratégico Naval 2015-18*. Armada Nacional, Bogotá.
- Santander Trade. (2017). *Brasil Política y Economía (2017)*. Recuperado de: <https://es.portal.santandertrade.com/analizar-mercados/brasil/politica-y-economia>

- Stokes, M. (8 junio 2016). *Latinoamérica, dos océanos que cuidar*. El País, Buenos Aires. Recuperado de: https://elpais.com/internacional/2016/06/08/america/1465397197_719357.html
- Szklarz, E. (9 noviembre 2016). *Comandante de la Fuerza de Submarinos de Brasil habla sobre desafíos de defensa regional*, Portal ElSnorkel comunidad submarinista Latinoamericana. Recuperado de: <http://www.elsnorkel.com/2016/11/comandante-fuerza-de-submarinos-brasil-desafios-defensa-regional.html>
- Székeli, A. (S/F). *Derecho del Mar*, pp.823-824. Recuperado de: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/1/322/11.pdf>
- Torode, G. (2017). *Pekín comienza nuevas obras de construcción en isla del Mar de China Meridional*. Reuters. Recuperado de: <http://lta.reuters.com/article/worldNews/idLTAKBN16M0T2-OUJLW>
- Viloria de la Hoz, J. (2014). *Vapores del progreso: aproximación a las empresas de navegación a vapor por el río Magdalena, 1823-1914*. Biblioteca virtual Luis Ángel Arango. Recuperado de: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/febrero-2014/vapores>
- WEF. (2017). *Las 10 mayores economías del mundo en 2017*. Recuperado de: <https://www.weforum.org/es/agenda/2017/03/las-10-mayores-economias-del-mundo-en-2017/>

CAPÍTULO III

EMPLEO DEL PODER NAVAL EN CONTRIBUCIÓN AL PODER MARÍTIMO NACIONAL*

RENZO VALDIVIA CORREA (Perú)¹
JORGE LUIZ FERRARI DE LIMA SOARES (Brasil)²

Introducción

El Poder Marítimo Nacional está definido como la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los intereses marítimos de un país, tanto en la paz como en la guerra, pudiendo tener la habilidad de utilizar el mar en provecho propio, incorporando el medio marítimo, su entorno, artefactos que actúan, y la voluntad de poder ejercer ese poder (Armada de Chile, 2009).

En ese contexto, se presentan los componentes como son los intereses marítimos y el poder naval; los intereses marítimos representan los aspectos económicos y sociales y en donde se desarrollan las actividades marítimas que dan sostenimiento a la economía nacional; el Poder Naval está compuesto por las Fuerzas Navales, infraestructura de bases y logística que pudiera ser complementado por fuerzas terrestres

* Este capítulo es resultado del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, del Departamento Armada de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Hace parte del Grupo “Masa Crítica”, identificado con código COL123-247 en COLCIENCIAS y categorizado en “C”.

- 1 **Capitán de Fragata Renzo Valdivia Correa.** Magister en Ciencias Navales y Comportamiento Organizacional y Docente-Investigador internacional invitado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Oficial especialista en Guerra de Superficie y Armas de Superficie de la Marina de Guerra del Perú. Correo electrónico: renzo.valdivia@marina.pe
- 2 **Capitán de Fragata (FN) Jorge Luiz Ferrari de Lima Soares.** Magister en Ciencias Navales, Magister en Seguridad y Defensa Nacionales y Docente-Investigador internacional invitado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Oficial Infante de Marina y Piloto Naval de la Marina de Brasil. Correo electrónico: jorgelfls@icloud.com

o aéreas que le permitan su proyección, debiendo finalmente guardar armonía entre el dimensionamiento del poder naval acorde a los intereses marítimos definidos por el Estado.

En ese orden de ideas, los roles del Poder Naval obedecen directamente a la protección de estos intereses marítimos, los cuales pueden ser comunes entre Estados vecinos, por lo que requiere ajustar las estructuras de poderes y cooperación entre ambos. Así, requerirán desarrollar capacidades para el cumplimiento de diversas misiones, lo que le brindaría una determinada jerarquía naval en el entorno local y regional.

De esta forma, el Poder Marítimo Nacional debe entenderse como un concepto amplio y multidimensional en el que el accionar conjunto y combinado del Poder Naval aunado a la voluntad de empleo, daría una amplia connotación a su contribución.

1. MARCO HISTÓRICO

Existen diversas connotaciones referentes al término poder naval, en la que involucran a los buques de guerra, marina mercante, bases navales o al personal, de acuerdo con lo considerado en publicaciones de actualización como el *Jane's* y otros, en el que el “Sea Power” del almirante Mahan, interpretado y traducido como poder marítimo es más incluyente que el mismo poder naval. Entonces, sea cual fuera la interpretación, no se mide únicamente en términos de cantidad y naturaleza de los medios, sino que considera además la capacidad de usar el mar frente a otros actores dentro de un marco de política general del Estado. La historia ha demostrado que cuando se requiere obtener el control del mar, para hacer su uso efectivo, creaba al país vencedor ventajas comparativas frente al oponente y finalmente podría decidir interiorizarse en tierra.

Si bien es cierto que el almirante Mahan presentó en su obra un análisis sistemático de la influencia del poder naval en la historia, anteriormente también se reconoce la importancia del mar por las potencias marítimas, habiéndose utilizado a la historia como “un ejercicio militar que producía ciertos conocimientos científicos (académicos) profundos; y no una investigación académica que produjera ciertos resultados militares” (IEHMP, 2008, pág. 78).

Pero no solo el almirante Mahan presentó escritos en esa referencia, sino también trataron algunos europeos sobre teorías afines y de gran acogida, tales como el inglés Julian Corbet, perpetuándose ambos como los fundadores de la Escuela Histórica de la Estrategia Naval, dándole una importancia relevante al poder naval y fomentando el interés del oficial de marina en temas teóricos y profesionales.

Buscaron los secretos de la estrategia naval que se practicara en las eras de las galeras y de la vela, y trabajaron para derivar de ella los conceptos generales que podían servir a sus contemporáneos, en la vorágine de los cambios tecnológicos de fines del siglo XIX y comienzos del XX (IEHMP, 2008, pág. 79).

También podríamos mencionar a otros autores como Castex, Richmond y el almirante Gorshkov, este último gran partícipe del crecimiento de la Armada Rusa. Sin embargo es la influencia de Mahan en la Marina de los Estados Unidos durante la segunda guerra mundial y en el concepto de Estrategia Marítima en el contexto de la OTAN a raíz de la guerra fría. Esta Estrategia Marítima consolidó el liderazgo estratégico naval en el ámbito académico con la participación de la Escuela de Guerra Naval de Newport, mediante la supervisión de la acción planeada y como centro de investigación de alto nivel.

Posterior a la guerra fría, se presentan cambios en el ambiente internacional de seguridad, lo que traería consigo notorios efectos en la reducción del empleo de los niveles de fuerza y la restricción geográfica donde se librarían los combates navales cercanos a la costa. Para ello, la Marina de los Estados Unidos necesitaría modificar la forma de empleo de sus fuerzas navales, adelantando el despliegue de las mismas y redefiniendo el concepto de las operaciones. En este contexto, se migraría de la doctrina de la guerra en el mar o alta mar hacia la guerra de litoral o costera, maniobrando desde el mar, produciéndose de esta forma un choque cultural en la Armada, pero sin implicancias en la Infantería de Marina por ser su ámbito de operaciones natural.

Así, los Estados Unidos dan a conocer su nueva estrategia “Desde el Mar”, operando a través de tres capacidades claves: Ataque desde el mar consistente en la proyección del poder ofensivo; el Escudo Marítimo o la proyección del poder defensivo; y el Establecimiento de bases en ultra consistente en la proyección de la soberanía y la provisión de mayor apoyo a las fuerzas conjuntas a flote como en tierra.

Para prepararse para las diferentes amenazas a enfrentar, la Marina debe organizarse en torno a una visión clara, concisa y poderosa respecto de su contribución a la seguridad nacional en las décadas por venir. Esta visión debe ser construida sobre la base de las fortalezas de los Estados Unidos de América -sus ventajas asimétricas- tales como la superioridad en la información, control del mar, movilidad, invisibilidad, alcance, precisión y poder de fuego. Sin embargo, en el escenario actual (y futuro), donde la amenaza terrorista se ha convertido en la más importante, es necesario contar con una claridad de visión, con el objeto de enfocar los esfuerzos y lograr un apoyo coordinado, donde el esfuerzo conjunto es fundamental (Almirante Clark, 2002).

Para el ejercicio de estas capacidades operativas, se realizaran en las cinco fases de las operaciones de combate: Aproximación desde alta mar, Obtención del acceso, Acceso conjunto, Proyección del poder con gran intensidad y Retirada; estas serán conducidas por el Comandante Naval de la Fuerza Conjunta y compuesta por todos los elementos necesarios para el cumplimiento de la misión. La aplicación de esta nueva estrategia brinda a las Fuerzas Navales las siguientes ventajas: despliegue adelantado, versatilidad en el empleo de plataformas multimisión, sostenibilidad y autonomía por largos periodos respecto a la restricción de fuerzas basadas en tierra. Es de resaltar que esta estrategia brinda una flexibilidad a nivel político por un mayor margen de operaciones sostenidas en un tiempo más prolongado que las demás fuerzas.

Es de suponer que la nueva estrategia “Desde el Mar” reconfigura las prioridades de las operaciones en el mar, pasando de las guerras mundiales a los desafíos regionales y operaciones conjuntas y combinadas desde el mar, puesto que los focos de amenazas provendrían de tierra, por lo que convendría considerar las características nacionales y de las propias armadas.

En la historia podemos denotar que desde la época de las galeras, los veleros y del vapor, la mayoría de los combates navales de importancia y decisivos se desarrollaron cercanos a costa, y hoy estas características parecen cobrar nuevamente relevancia mediante las operaciones contra el litoral. Sin embargo, esto se podría explicar por las limitaciones que tenían las galeras como medio de propulsión a los remeros y su incapacidad de incursionar en altamar, sortear malos tiempos y una muy reducida capacidad logística abordo; de esta forma las galeras requerían apoyo de la costa y a la vez eran amenazados por los ejércitos en tierra.

Con la vela no existía la problemática de la autonomía por lo que ya había sido superado, pero el mal tiempo continuaba siendo la mayor dificultad de las flotas, por lo que combatir en aguas cercanas a costa era preferente por la tranquilidad de las aguas; este escenario tenía nuevos requerimientos por el acceso libre a los puertos, la protección del cabotaje y la defensa contra la invasión de otros países; la concentración de la flota era indispensable por la limitación de visibilidad y pérdida de contacto.

Con la era del vapor, los buques ganan maniobrabilidad por cuanto el viento no es limitante para el combate, así como estabilidad para la artillería; sin embargo, esta nueva propulsión requiere de grandes cantidades de carbón, que ocupan espacios abordo y nuevamente resta autonomía e independencia de la costa a la flota. Con los buques a vapor se logra un aumento en los alcances de detección primordialmente por el telégrafo y la aviación durante la Primera Guerra Mundial, lo que permitieron combates más allá de las 100 millas; ya en la Segunda Guerra Mundial con la aparición del radar, los portaaviones y los submarinos, se mantuvo la misma situación. Quizá algún combate oceánico a mencionar, sería Midway donde los aviones japoneses llegaron a los portaaviones casi por intuición y pericia de los pilotos.

Los principales combates navales que se presentaron a lo largo de la historia, por épocas se menciona a continuación (IEHMP, 2008, pág. 82):

Época de las galeras:

- Salamina, 480 A.C. Fracaso de la invasión de Grecia por Persia.
- Lepanto, 1571 D.C. Contención del avance musulmán hacia el Mediterráneo Occidental.

Época de los veleros:

- La Gran Armada, 1588 D.C. Frustración de la ofensiva de España contra Inglaterra y Holanda, protestantes.
- Bahía Quiberón, 1759 D.C. El éxito anglo-sajón en su lucha contra Francia, asegura su dominio de Norte América e Indias.
- Cabos de Virginia, 1781. Garantiza el éxito de los colonos americanos.
- Camperdown, 1797. Terminan para siempre la competencia naval entre holandeses y británicos.

- Nilo, 1798. Se conjura la ambición de Napoleón para dominar ambas costas del Mediterráneo y reabrir la lucha por India.
- Copenhagen, 1801. Condujo a Inglaterra al dominio de los mares del Norte de Europa.
- Trafalgar, 1805. Destrucción definitiva del poder naval de Napoleón.
- Navarino, 1827. Inicio de la disolución del Imperio Otomano en Europa.

La era del vapor:

- Tsushima, 1905. Japón se establece como potencia dominante sobre China y el Pacífico Norte.
- Jutlandia, 1916. Destruye la ambición de Alemania para operar una marina oceánica.
- Midway, 1942. Niega al Japón el control del Pacífico Occidental.
- Defensa de convoyes, 1943. Obliga a los submarinos alemanes a retirarse de la Batalla del Atlántico.
- Golfo de Leyte, 1944. Sella el incontrastable poderío de Estados Unidos sobre la marina imperial japonesa.

2. MARCO TEÓRICO

Para desarrollar este punto, es necesario resaltar la connotación del término poder, muy usado en diversas concepciones, sean de naturaleza política, económica, militar, etc.

El Poder significa una capacidad y habilidad para lograr un objetivo perfectamente definido, usando los medios o recursos disponibles de la organización. Las razones que impulsan a un Estado a desarrollar su poder se circunscriben en la necesidad de imponer sus Intereses Nacionales representados por:

- La integridad territorial, expresada por los Estados en reconocer su importancia y necesidad para su supervivencia. En ella podemos encontrar una relación obvia con el poder militar, por lo que no se encuentra ejemplo alguno en el cual un Estado haya otorgado territorio por un arbitraje internacional u otro motivo interno del

propio Estado, más bien si se presentan estas daciones producto de las amenazas o aplicación de la fuerza.

- La independencia política, que es de compleja precisión debido a las interrelaciones entre Estado-naciones que buscan la libre determinación de los asuntos del Estado, sin la interferencia de terceros referidos a la soberanía.
- El bien común, como una aspiración colectiva para la nación, debiendo los gobiernos brindar desarrollo a las poblaciones, independiente de su ideología política. Esa aspiración corresponde normalmente a los valores que emana el Estado, pudiendo ser el poder, riqueza, educación, bienestar, respeto, arte u otros.

Está enmarcado dentro de la filosofía del poder nacional, esto es:

La capacidad actual resultante de la integración de todos los medios de disponibilidad inmediata, tanto tangible como intangible que puede aplicar el estado en un momento determinado, para viabilizar la voluntad de alcanzar sus fines, en el ámbito interno y externo, pese a los obstáculos que se le interpongan. (CAEN, 2000, pág. 157)

El Poder Marítimo se define como:

La capacidad de usar el mar. Ello puede resultar sumamente beneficioso para un Estado en términos económicos, a través de la protección de los elementos de la economía, y de la proyección o amenaza de la fuerza contra sus oponentes. (Hill, 1990, pág. 51)

Sin embargo, en la realidad marítima actual, podría ampliarse como la capacidad resultante de los recursos que dispone una nación para la utilización de su mar y aguas interiores, como instrumento de acción político militar y como factor de desarrollo económico y social, así como el desarrollo y la seguridad, relacionadas con el mar y las aguas interiores y el empleo de los mismos. Entonces, identificamos dos componentes: los intereses marítimos que tienen un carácter económico y social, y el poder naval que ostenta un carácter político estratégico.

El Poder Naval es el componente militar del Poder Marítimo. En función de su aplicación ejerce importante papel en la contribución al logro de los Objetivos Nacionales, tanto del ámbito que abarca el mar (lecho, subsuelo y espacio aéreo) como en ciertas áreas terrestres limitadas de interés para las operaciones navales. El Poder Naval como

parte de la expresión militar del poder de un Estado, tiene como propósito principal el mantenimiento de la situación de seguridad requerida para asegurar el desarrollo económico del Estado y humano de su Nación, los cuales vienen a representar los intereses vitales u objetivos nacionales principales de todo Estado Nación.

El Poder Marítimo se encuentra integrado por los Intereses Marítimos y el Poder Naval, otorgándole en su conjunto su real dimensión política, económica, social y estratégica; en este sentido, para alcanzar sus respectivos objetivos los Intereses Marítimos y el Poder Naval, se apoyan mutuamente y se complementan, siendo por ello necesario el equilibrio armónico entre ambos elementos, por lo que este equilibrio debe constituirse en una de las tareas prioritarias del Estado.

Los principales rasgos característicos nacionales, la geografía, la organización política, la cultura, la alimentación, la economía, la industria, el desarrollo y la seguridad, están íntimamente ligados al mar; estos conceptos están sostenidos en los elementos del Poder Marítimo, tal como lo describe Mahan (1890). Este conjunto de aspectos relacionados constituyen los Intereses Marítimos de la nación, los cuales sumados al Poder Naval dan como resultante el Poder Marítimo del país.

El Poder Naval debe garantizar y obtener condiciones de seguridad en el ámbito marítimo, que permitan desarrollar actividades en dicho ámbito y que contribuyan al desarrollo y bienestar de la nación, y puede actuar de las siguientes formas:

Diplomacia o presencia

Las armadas tienen valor diplomático por dos razones: son un instrumento del paquete de herramientas diplomáticas tanto en paz como en la guerra y por las características fundamentales de las fuerzas navales respecto a la libre navegación en altamar y presencia en puertos extranjeros (Till, 2004). Al respecto, se precisa que:

La Marina de Guerra, le es inherente otra propiedad más: la capacidad para demostrar de hecho la verdadera potencia real de su Estado en la arena internacional. Este rasgo es por lo común empleado por la dirección política de los países imperialistas para amedrentar a los enemigos potenciales (...) también se emplea en actividades de política exterior del Estado (...) es un medio de la política de paz y de amistad de los pueblos, de una política de freno de las aventuras militares y de contraposición resuelta a las amenazas (Gorshkov, 1980, pág. 376).

Sin embargo el mal uso o desconocimiento de la diplomacia naval, podría traer consecuencias políticas no previstas. Por ello, se puede afirmar que tan solo la presencia de buques puede contribuir a la disuasión frente a un adversario y transversalmente a las misiones de la fuerza naval, apoyados por las características de movilidad estratégica, alta disponibilidad, interoperabilidad, versatilidad y autonomía logística. Los efectos que puede generar son opciones de evitar un conflicto regulando la situación, apoyo a un amigo o aliado y enviar señales claras a un oponente. Contribuyen a este concepto, la disuasión estratégica la cual se concentra con la existencia de un Poder Naval adecuado que inspire credibilidad en cuanto a su empleo y que se haga evidente mediante actos de presencia o de demostración de fuerza, cuándo y dónde sea oportuno.

Control del mar

El control del mar es el propósito principal de toda operación naval, en ese contexto “es fácil concebir de una manera general que el uso y control del mar es y ha sido un gran factor en la historia del mundo; sin embargo, es más problemático buscar y demostrar su exacta coyuntura” (Mahan, 1890, pág. iii).

El objeto será siempre el dominio del mar o evitar que el enemigo pueda lograrlo. El control del mar implica la existencia de cierta garantía para el uso del mar con una intensidad adecuada a la situación existente y a las actividades por realizar, limitada a un espacio marítimo, y a un período determinado (Corbett, 1936).

El control del mar, por más fuerza que pueda representar un poder naval, es difícil de sostenerlo e imposible de mantenerlo en forma permanente en su total dimensión. En esta particularidad del control del mar, se expresan sus características: “relativo en cuanto al tiempo y espacio, incompleto e imperfecto” (Castex, 1929, pág. 183).

Asimismo, se observan dos grandes clases de objeto para la realización de operaciones navales: la obtención o disputa del dominio del mar y ejercer el control de las comunicaciones (Corbett, 1936). En ese contexto, se puede determinar diversos grados de control del mar por área y por tiempo (Eccles, 1989):

1. **Control absoluto:** total libertad para operar sin interferencias. El enemigo carece de posibilidades para operar. Aunque este concepto no es realista por el alcance absoluto que se le quiere dar, aunque si

supone empleo de tecnologías de alto nivel para el ejercicio.

2. **Ejercicio del control:** capacidad general para operar con gran libertad. El enemigo puede operar solamente con grandes riesgos. Se aplica el concepto de relativo y no absoluto para el control del mar.
3. **Control en disputa:** cada bando opera a costa de riesgos considerables. Aparece la necesidad de establecer el ejercicio del control en zonas y tiempos limitados para realizar operaciones específicas. Este concepto se podría relacionar con la “negación del control del mar”.
4. **Enemigo ejerciendo el control:** el enemigo tiene capacidad general para operar con gran libertad. Las fuerzas propias pueden operar solamente con grandes riesgos.
5. **Enemigo en control absoluto:** el enemigo tiene total libertad para operar sin interferencias. Las fuerzas propias carecen de posibilidades para operar.

Proyección del Poder Naval sobre tierra

Desde los tiempos más antiguos, el mar ha sido foco de interés para la humanidad, en ese sentido existe una diversidad de razones enfocadas en cuatro atributos: como recurso, medio de transporte, medio de información y medio de dominio. Este último atributo, menciona que “el mar es una autopista estratégica, un medio por el cual un grupo de personas puede llegar a dominar los asuntos de otra” (Till, 2004, pág. 39); es decir es el medio ideal para proyectar el poder de una nación.

La proyección del Poder Naval es uno de los propósitos en la búsqueda del control del mar. En la historia de las guerras no ha existido ninguna que se haya ganado en el mar. Una incursión anfibia en un espacio terrestre del adversario busca cortar sus líneas de abastecimiento, flanquear las posiciones defensivas establecidas en tierra, abrir un nuevo frente de batalla o actuar coordinadamente con fuerzas propias que se desplazan por tierra. Otra forma de proyección del poder es mediante el bombardeo naval, por un lado la forma clásica mediante el empleo de artillería de buques de superficie, por otro, el ataque mediante aviación embarcada, así como el empleo de misiles con capacidad de impacto sobre tierra.

Cualquiera de las anteriores formas, tienen como propósito el apoyo a las operaciones terrestres, el ablandamiento de un terreno antes de una acción anfibia, o la destrucción de objetivos ubicados en tierra. Es requisito indispensable para el ejercicio de la proyección del poder naval sobre tierra, la existencia de un alto grado de control del área marítima donde se pretende actuar, con el propósito de ejecutar con una acción efectiva y con menores pérdidas.

3. ELEMENTOS DEL PODER NAVAL

Está constituido por elementos dinámicos como las Fuerzas Navales y elementos estáticos tales como bases, estaciones navales y otras posiciones de relevancia estratégica, las cuales permitirán el sostenimiento de las fuerzas combatientes. La Fuerza Naval es el vector y las Posiciones Estratégicas bajo control propio, son el punto de apoyo de dicho vector (Caminha, 1983). La interacción entre ambos es primordial, puesto que en el producto de Fuerza Naval y Posición, si alguno de ellos fuera cero, quedará como resultado final, nulo. Así también, podríamos decir que una Fuerza Naval con una posición desventajosa no surte efecto considerable y una posición favorable sin una Fuerza Naval que lo proteja, el producto sería irrelevante.

Por lo mencionado, se representaría la fórmula del Poder Naval en la siguiente ecuación:

$$\text{Poder Naval} = \text{Fuerza Naval} \times \text{Posición geográfica}$$

Fuerza

Es el conjunto de medios humanos y materiales que dispone el Poder Naval y que consta de las unidades navales y aeronavales, complementado con sus estructuras de comando y control, comunicaciones, inteligencia, vigilancia, reconocimiento y apoyo logístico, con la finalidad principal de realizar operaciones militares en y desde el mar (De Izcue, 2012). La Fuerza Naval comprende a las unidades de superficie, submarinas, aéreas y de desembarco anfibia; se organizan según las tareas a cumplir, siendo su principal órgano de maniobra la Fuerza Organizada.

La Fuerza Naval es de naturaleza esencialmente expedicionaria, para lo que está específicamente organizada y preparada, esto le permite proyectarse en teatros alejados del territorio nacional con un mínimo aviso previo, así como sostenerse de forma autónoma en operaciones

durante un prolongado periodo. Tiene un carácter netamente militar, es la forma más lógica de obtener el Control del Mar, sea por la destrucción o la neutralización de la flota adversaria, teniendo de esa forma la total libertad de acción para llevar a cabo subsecuentes operaciones. Puede tener un empleo táctico, pero su accionar puede traer repercusiones estratégicas o tácticas, dependiendo del curso de la guerra.

La Fuerza Naval deberá contar con todos los medios disponibles como alta potencia ofensiva, gran capacidad defensiva, mayor movilidad y comando y control que le permita cumplir con la misión y tareas con eficacia, dependiendo directamente del grado en que estas estén dotadas de dichas capacidades (Justiniano, 2000).

Un Poder Naval, para ser eficiente, precisa ser capaz de actuar en áreas extensas y en ellas ejecutar operaciones tanto defensivas como ofensivas. Para atender esa necesidad, el Poder Naval posee, intrínsecamente, las siguientes características (Booth, 2014):

- **Versatilidad:** pueden enfrentar situaciones cambiantes o imprevistas, cambiando de perfil misional, desempeñando varias tareas, proporcionando una variedad de opciones de respuesta en forma individual y colectiva.
- **Gradualidad:** pueden graduar el uso de la fuerza y modificar su actitud en un breve tiempo, enfrentando contingencias en el camino hasta la anulación completa.
- **Movilidad:** es la facilidad de desplazamiento desde su área de actuación e influencia hasta zonas alejadas de su base para hacer frente a diversas situaciones.
- **Capacidad de proyección:** son eficaces transportadores con gran apoyo de fuego, pudiendo dar una respuesta adecuada y oportuna para la entrada al teatro.
- **Simbolismo:** el tamaño de los buques de guerra otorga un simbolismo tal respecto a las intenciones y capacidades de los Estados.
- **Accesibilidad** capacidad de influir o afectar los eventos en tierra por la gran superficie que extiende el mar a nivel global y acceso a las poblaciones en el litoral.
- **Autonomía logística:** se pudiera hablar de semanas y hasta meses, lo que le atribuye gran flexibilidad política y logística.

El correcto empleo de esas características permitirá proveer las combinaciones adecuadas de plataformas que proporcionen:

- Capacidad de actuar en mar y de proyectarse sobre tierra (incluye capacidades de operar en el espacio aéreo que lo cubre).
- Capacidad de aplicar, en el momento oportuno y en la ubicación apropiada, el poder adecuado.
- Capacidad de auto sostenimiento que permita prescindir de apoyo externo el tiempo que sea necesario.
- Capacidad de mostrar intenciones y compromisos en áreas críticas, para inducir actitudes favorables y disuadir las desfavorables.

Posición estratégica

Tiene un carácter geográfico de repercusión militar o económica pues consiste en una zona geográfica cuya ubicación permite controlar directamente puntos focales de las líneas de comunicaciones marítimas, impidiendo su empleo al enemigo, y facilitando su explotación para preservar el flujo económico y logístico, y poder proyectar adecuadamente la Fuerza. Al respecto, se puede afirmar que, “cuando la posición estratégica afecta las líneas de comunicaciones marítimas vitales de los beligerantes, su influencia puede ser decisiva en un conflicto de carácter marítimo” (De Izcue, 2012).

Todo lo que se relaciona con el relieve submarino, mareas, corrientes, etc., forma parte, evidentemente, de la geografía. Las ventajas o inconvenientes que resultan, para la navegación, de estas particularidades hidrográficas, deben incluirse en los factores geográficos que ejercen influencia sobre las operaciones. (Castex, 1929, pág. 186)

Si la posición no existe, se debe obtener o mejorar. Se obtiene conquistándola mediante la Fuerza o la acción diplomática y se mejora implementándola en lugares geográficos propios. “Si un país no posee una posición adecuada, por su situación geográfica o conformación física debe tratar de conseguirla o conquistarla desde tiempos de paz” (De los Ríos, 1977, pág. 168).

La posición será favorable a la ofensiva cuando sus líneas de operaciones sean cortas y será favorable a la defensiva cuando deje a las propias líneas de comunicaciones a sus espaldas. Aparte de estas condiciones fundamentales, la posición es afectada por algunos otros

factores que pueden alterar su valor estratégico. De hecho, la fuerza que se apoya en ella es la que le otorga el valor estratégico respectivo, dependiendo principalmente de su adecuada localización respecto a los objetivos estratégicos de los beligerantes.

Los requisitos de una posición obedece a una naturaleza estratégica por la localización respecto a los objetivos estratégicos, táctica por la capacidad de autodefensa contra amenazas de superficie terrestres o navales, submarinas y aéreas, y logística por la capacidad de apoyo a la fuerza que le permitirá mantenerse en el área de operaciones (De Izcue, 2012).

Mientras mayor sea su capacidad de apoyo, más relevancia presenta esta posición.

Para poder desempeñarse eficientemente, las fuerzas en el área de operaciones requieren de bases de apoyo logístico cercanas para el abastecimiento de suministros, mantenimiento, reparaciones, relevos, etc. “Las fuerzas navales deben poder desarrollar sus operaciones desde puntos convenientes situados con relación al teatro de operaciones; puntos donde puedan reabastecerse y repararse con seguridad” (Mahan, 1890). Sin embargo, estas responden a un requerimiento logístico y no estratégico, como lo es la posición geográfica, por lo que la permanencia de la fuerza en las bases debe reducirse al mínimo indispensable a las necesidades logísticas.

Finalmente, para la definición de una actitud estratégica es necesario determinar la influencia de la posición en relación a:

- Una buena posición contribuye al ataque a la fuerza enemiga organizada enemiga.
- Si no se tiene una posición estratégica o es deficiente, se deberá conquistarla o mejorarla, asumiendo una actitud estratégica ofensiva. En caso que se tuviera una posición estratégica satisfactoria, deberá protegerse del enemigo.
- Una buena posición estratégica facilita el ataque a las comunicaciones marítimas enemigas así como proteger las propias, amigas y el interés.

Voluntad estratégica

La Voluntad estratégica se define como “la voluntad de ser potencia con miras hacia el mar” (Wegener, 1950, pág. 64), la voluntad del pueblo debe ser asumida por el nivel político, que debe planificar el uso efectivo del mar tanto en la paz como en la guerra. Es la que le otorga dinamismo y actividad al binomio componente del poder naval: Fuerza X Posición Estratégica, en la cual el factor multiplicador es precisamente la Voluntad Estratégica.

Al respecto, Mahan al analizar los elementos del poder marítimo, resaltaba además del Poder Naval desarrollado, el sustento que llevaba consigo con el acompañamiento de una clase política y sus instituciones:

El mantenimiento firme de su Poder Naval, la arrogante resolución de hacerlo sentir, el perfecto estado de preparación en que se mantenían sus elementos militares, eran principalmente debidos a la forma especial de sus Instituciones Políticas. (Mahan, 1890, pág. 16)

Sin embargo, Till enfatiza las virtudes del tipo de población, que crearan condiciones para ser influyentes y en el cual las armadas prosperarán por:

- Alentar una conciencia de la importancia del comercio marítimo en la sociedad y el gobierno contribuyendo a producir condiciones en el que el comercio prospere.
- Facilitar el desarrollo del poder naval en parte porque es simplemente más eficiente en la obtención de los recursos que necesitan las armadas y en parte porque los comerciantes ven naturalmente a las armadas como un medio de proteger el tráfico marítimo, tanto directa como indirectamente.
- Brindar apoyo directo a la Armada en la más esencial de sus necesidades, la gente, en una relación mutua e influyente entre el comercio y la flota, que en fin se convierten en las riquezas, fortalezas y seguridad del país. (Till, 2004).

Respecto a la relación entre los Estados y las Armadas, estas deben estar directamente relacionadas, es decir, una Armada fuerte depende de un Estado fuerte, “por el contrario, cuando un país está afectado por el disenso político interno, su armada, por muy fuerte que sea tenderá a caer en pedazos” (Till, 2004, pág. 115). Las relaciones Estado – Armada

deben, sin embargo, carecer de intromisión política, lo que podría ocasionar la imposibilidad de relaciones de trabajo internas eficaces y afectadas por la corrupción, tan prevaleciente en la actualidad.

4. ROLES DEL PODER NAVAL

Desde los tiempos más antiguos el mar ha sido foco de interés para las naciones, no siendo una en particular, sino por diversidad de razones, todas ellas vinculadas a los atributos del mar: como recurso, medio de transporte, medio de información y medio de dominio, cada uno de ellos relacionados entre sí (Till, 2004). Estas condiciones del mar, lo hacen relevante para el desarrollo humano y la necesidad de la humanidad de explotarlo al máximo, determinando las funciones de las armadas, tanto directa como indirectamente.

Al respecto, Booth sostiene que los Estados utilizan el mar por tres motivos: el tránsito de mercaderías y personas, el tránsito de fuerzas militares por motivos diplomáticos o para usarlos contra objetivos terrestres o marítimos y para explotar riquezas del mar o del fondo marino (Booth, 2014); las Armadas realizan tres tipos de acciones que cumplan sus propósitos: Militar, Diplomacia y la Policial, trilogía conocida como el triángulo de Booth:

Figura No. 1. Roles del Poder Naval.



Nota: Elaboración a partir de datos tomados de Booth (1980)

La función militar

Se refiere a todas las acciones que debe realizar las Armadas utilizando la fuerza para garantizar alcanzar los objetivos estratégicos en una guerra. Es la base de la trinidad porque corresponde a la esencia de la Armada.

La esencia de las armadas es su carácter militar. La violencia efectiva o potencial, es la moneda de cambio que usan. La capacidad de una armada para usar la fuerza o amenazar con usarla, es lo que da significado a sus otros modos de acción. (Booth, 2014, pág. 20)

La función diplomática

Está relacionada al uso de las marinas de guerra en apoyo a la política exterior sin utilizar la fuerza, convirtiéndose en una herramienta de los diplomáticos en las negociaciones internacionales. “El papel diplomático de las armadas estriba en el manejo de la política exterior sin llegar al uso de fuerza” (Booth, 2014, pág. 20).

En esta función se destacan tres papeles: Negociación desde una posición de fuerza o demostración política de una fuerza mediante políticas de tranquilizar y reforzar a los aliados, tranquilizar y reforzar a los gobiernos amigos amenazados por serios desafíos internos, mejorar la aptitud para negociar, amenazar con el uso de la fuerza desde el mar para apoyar la política y mejorar la propia capacidad para influir en la marcha de negociaciones diplomáticas específicas; Manipulación, entendida como tácticas de influencia de la diplomacia destinadas a variar las decisiones de terceros Estados, mediante tres actividades: manejar posiciones de influencia negociadora en el marco de una alianza, demostrar apoyo a diversos países y ganar o ampliar el acceso a naciones nuevas; y el Prestigio, en el cual se busca dar seguridad psicológica a la población del país propio, proyectar una imagen favorable del país y proyectar la imagen de una fuerza naval disuasiva.

En ese sentido, (Till, 2004) menciona que “la diplomacia se puede realizar mediante la presencia naval, y esta su vez utilizando medios actos de coacción (disuasión y compulsión), actividades de formación de coaliciones y obtención del cuadro de situación (recolección de datos de interés de beligerantes)”.

Dentro de las políticas de la mayoría de los Estados, se encuentra la contribución a salvaguardar la paz y la seguridad internacional. En

ese sentido, las Fuerzas Armadas tienen una relevante participación mediante la intervención en las llamadas Operaciones de Paz, ordenadas por la Organización de las Naciones Unidas en el marco jurídico correspondiente. Estas misiones de paz se clasifican, de acuerdo al alcance de participación de los Estados y a su compromiso (De Izcue, 2012):

- Diplomacia preventiva, acciones dirigidas a evitar el surgimiento de disputas entre las partes o que estas se transformen en conflictos bélicos.
- Establecimiento de la paz, acciones conducentes a llegar a un acuerdo global por medios pacíficos entre las partes y con el consentimiento de ellas.
- Mantenimiento de la paz, cuyo propósito es reducir las tensiones y las posibilidades de retornar al conflicto mediante la vigilancia de la aplicación de los acuerdos establecidos
- Imposición de la paz, cuando las partes no han aceptado o ha sido imposible aplicar algunas otras medidas para alcanzar la paz.
- Consolidación de la paz, cuando el propósito es reconstruir las estructuras políticas, sociales y económicas evitando el resurgimiento de las hostilidades y generando una sensación de confianza entre las partes.
- Ayuda humanitaria, empleando medios para el transporte y garantizando que llegue a puerto seguro que fueron azotados por conflictos bélicos o que han sido afectados seriamente por desastres naturales.

La función policial o de vigilancia, control y fiscalización

Se realiza en aguas territoriales para el mantenimiento del orden. Esta función tiene dos componentes de acción: Responsabilidades costeras, referentes a las responsabilidades del Estado ribereño a través de su Prefectura o marinas, destinados a beneficiar a los intereses fundamentales de los Estados como la soberanía, el aprovechamiento de los recursos naturales y el mantenimiento del buen orden; y Contribuciones al progreso de la nación, dirigido al mantenimiento de la estabilidad interior y aportes al desarrollo, tales como en caso de desastres naturales, y en algunos casos en contribución a la estabilidad

interior y desarrollo interior. Al respecto, De Izcue (2012) menciona los tipos de operaciones relacionadas a este aspecto:

- Lucha contra la subversión y terrorismo, desde el apoyo a las fuerzas del orden interno con efectivos y labores de inteligencia hasta la intervención militar cuando las capacidades de las fuerzas policiales no son suficientes para hacer frente a las amenazas.
- Lucha contra actividades delictivas internas tales como la delincuencia organizada, el tráfico ilícito de drogas, la corrupción y la depredación del medio ambiente, y externas, como el terrorismo, el narcotráfico y la delincuencia internacional.
- Apoyo al orden interno y funcionamiento de los servicios públicos esenciales ante situaciones de alteración del orden que rebasen las capacidades de las fuerzas policiales.
- Contribución a las acciones de defensa civil, mediante el apoyo a la población ante la ocurrencia de desastres naturales, transportando material para asistencia humanitaria, reconstrucción de la infraestructura afectada y contribución a la reactivación económica de las zonas afectadas. En estas operaciones, las Fuerzas Armadas participan activamente con las acciones preventivas de desastres naturales, como la construcción de infraestructura, monitoreo y alarma temprana del medio ambiente, gestión de recursos para la respuesta, entre otros.

5. CLASIFICACIÓN DE LAS ARMADAS

Till en su intención de entender el término “armada” y su naturaleza como el elemento constitutivo más obvio del poder marítimo, define algunas categorías, apoyadas por la clasificación de Eric Grove, para tener una mayor precisión del alcance y proyección que puedan tener los Estados en el ámbito marítimo, dejando de lado generalizaciones de armadas pequeñas, medianas y grandes. Se puede mencionar esta jerarquía en nueve niveles (Grove, 1990):

1. Armada de proyección de fuerza global mayor – completa
2. Armada de proyección de fuerza global mayor – parcial
3. Armada de proyección de fuerza global mediana

4. Armada de proyección de fuerza regional mediana
5. Armada de proyección de fuerza adyacente
6. Armada de defensa territorial marítima
7. Armadas de defensa territorial costera
8. Armadas de vigilancia policial
9. Armadas simbólicas

Este sistema de clasificación se sustenta en la observación de algunos criterios que a continuación se describen:

Tamaño y composición de la flota

No está referido al cálculo de inventarios de naves únicamente, sino que consideren características como la calidad técnica, la habilidad profesional y la eficiencia en el mantenimiento. Sin embargo, es determinativo en algunos casos, poseer un número elevado de buques que puedan sustentar el índice del poder combativo relativo, como punto de partida para diferentes cálculos sucesivos, los cuales pueden ser ajustados con la complementariedad de otros aspectos del poder naval.

Todo este material debe estar acompañando del mantenimiento en términos de dinero y personal, que puede resultar elevado para armadas pequeñas, mientras más grandes y sofisticados sea el mismo. Este criterio precisa una relación aproximada entre las ambiciones de una armada y el tamaño y la capacidad individual de combate de sus unidades principales, sin llegar a un análisis posterior por la relatividad que reviste el cálculo.

Alcance geográfico

Está referido a la capacidad de una armada de operar a distancia de su territorio. Esta característica se encuentra en función de qué pueden hacer estas armadas cuando llegan “allí” y el tiempo que puedan sostenerse, es decir, mantener su poder combativo en el teatro con la eficacia que pudiera tener en cualquier parte del mismo, con una logística apropiada y capacidad de la armada de soportar condiciones ambientales propuestas por diferentes escenarios dónde actuar. Cobra gran relevancia la interacción de los factores espacio – tiempo y fuerza – para el sostenimiento de operaciones marítimas.

Funciones y capacidades

Están relacionadas a la utilización de una armada, desde tareas de vigilancia hasta la ejecución de operaciones expedicionarias, variando en escalas de intensidad. Las armadas pueden optar por la ejecución de tareas más ambiciosas, lo que la posicionaría en una categoría más alta, por ejemplo podría pasarse de una armada que realiza operaciones de negación del mar hacia la ejecución de operaciones de control del mar, lo que implica mayor exigencia de la armada por la complejidad de las tareas que involucra operaciones en zonas distantes.

Esta jerarquía de funciones puede aplicarse de forma sencilla en la siguiente tabla, sin embargo estas funciones de las armadas de dimensiones y ambiciones muy diferentes son frecuentemente similares por lo que la diferenciación radicaría en cuestiones de escalas.

Tabla 1. Una jerarquía naval basada en las funciones

Grupo de potencias	Capacidades para misiones navales					
	Disuasión y compulsión estratégicas	Proyección de poder	Control del mar	Diplomacia naval	Seguridad nacional y vigilancia	Ayuda humanitaria
Potencias navales mayores	Si	Si	Si	Si	Si	Si
Potencias navales medias	No	Principalmente cooperativa	Limitado	No	Si	Si
Armadas pequeñas y de Estados costeros	No	No	Sobre aguas propias	No	Si	Dentro de aguas propias

Fuente: Haydon (2001)

Acceso a tecnología de punta

Está referido a la utilización de tecnología para la construcción de naves y potenciar una fuerte flota de batalla que, unidos con el Poder Marítimo, tienen una estrecha relación histórica. Pero, esta tecnología de punta debe mantenerse operándose de manera eficaz, de lo contrario se perdería en el error de no aprovechar estas herramientas para sacar ventaja operacionalmente. Cobra relevancia la independencia tecnológica

de cada armada, que le pudiera brindar continuidad y sostenimiento a su desarrollo, sin embargo, esta condición es costosa y de largo plazo para armadas pequeñas, por lo que convendría realizar adquisiciones de equipamiento con transferencia tecnológica de primera mano que podría dar cierto grado de independencia y flexibilidad en la logística propia.

Reputación

Se refiere a las percepciones del poder que tenga una armada de otras naciones, establecida en los años y que es considerado como un factor considerable respecto a su fuerza frente a otros. Esta percepción se encuentra en el fondo de las mentes de los Comandantes, aún frente a las desventajas impuestas por el escenario o beligerantes, y por el contrario, obliga al oponente a actuar en forma más cautelosa que lo que necesariamente requerirían las necesidades operativas.

Está relacionado también con el simbolismo representativo de una nación reflejada por su armada. Podría afirmarse que “el estatus de una armada de un Estado poderoso puede ser muy desproporcionado con respecto a su propia fuerza intrínseca” (Till, 2004, pág. 156). Esta reputación debe estar sustentada, además en algo sustantivo que impregne respeto de otras, y es que comúnmente son alimentados sobre una base de éxitos previos que son reconocidos en el ámbito marítimo.

6. EL PAPEL DE LA INFANTERÍA DE MARINA EN LA APLICACIÓN DEL PODER NAVAL Y EN LA GARANTÍA DE LOS INTERESES MARÍTIMOS NACIONALES

El Contralmirante Richard Hill, en su libro “Estrategia Marítima para Potencias Medianas”, plantea de forma muy definida que Poder Marítimo es, antes de todo, “la capacidad de usar el mar”, y que esa capacidad puede generar muchísimos beneficios para un Estado, sea en términos económicos, a través de la protección de los elementos de la economía, sea en términos de la Seguridad y Defensa, por medio de la proyección o amenaza de la Fuerza contra sus oponentes (Uribe, 2015).

En ese orden de ideas la doctrina colombiana³ describe que el Poder Marítimo está integrado, en resumen, por dos elementos de distinta

³ Para una definición más amplia de los principales conceptos citados en ese artículo se sugiere la lectura del capítulo 3, Fundamentos de Estrategia Marítima y Estrategia Naval, del libro Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva, editado por el Departamento Armada de la Escuela Superior de Guerra General Rafael Reyes Prieto.

naturaleza que son los Intereses Marítimos, que le otorgan la sustancia y el Poder Naval que los defiende. El presente capítulo propone que, para una adecuada aplicación de su Poder Naval, es fundamental que un Estado pueda contar con un Cuerpo de Infantería de Marina bien estructurado, preparado y en permanente estado de prontitud operativa, capaz de conformarse con los medios navales y aeronaves pertenecientes a su Marina de Guerra, una estructura única y cohesiva, un “Conjugado Anfibio” capaz de representar y garantizar, en el mar y desde el mar, los intereses estratégicos del país.

Con el fin de justificar la tesis planteada, serán presentadas las principales características de un Cuerpo de Infantería de Marina y cómo estas características permiten una adecuada contribución a la aplicación del Poder Naval por parte de un Estado. Para ello identificará inicialmente los orígenes históricos de los Cuerpos de Infantería de Marina, desde el surgimiento de los primeros “soldados-marineros” hasta el origen del concepto de “fuerza expedicionaria” y de lo que se presenta actualmente en ese sentido. A continuación se describen a la luz de las principales tareas atribuibles al Poder Naval de un Estado, las posibles contribuciones por parte de un Cuerpo de Infantería de Marina, así como aquellas que son, por excelencia, inherentes a ese modelo de tropa.

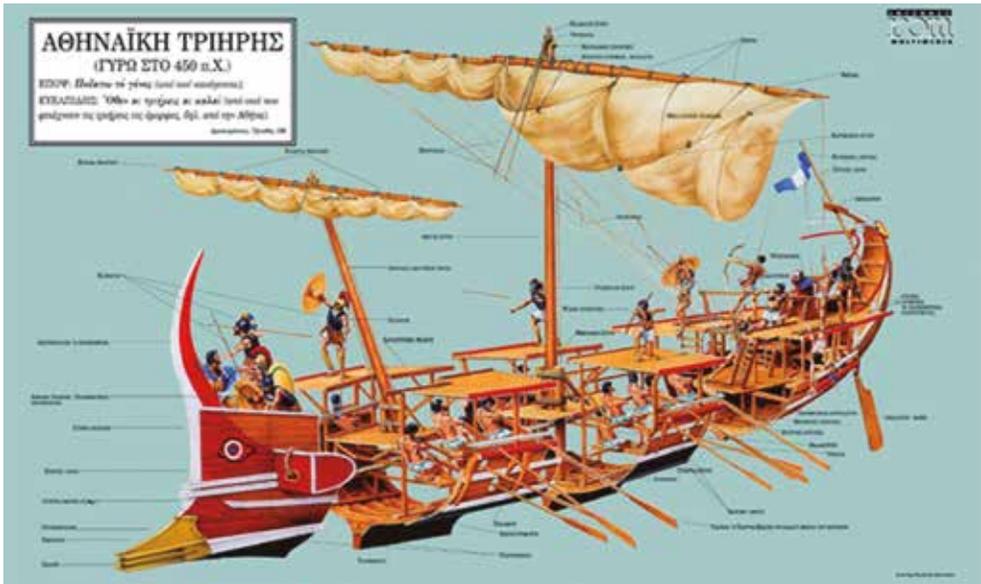
Evolución Histórica

La Infantería de Marina es un modelo de tropa especializada en conducir operaciones en tierra, desde el mar, normalmente en el contexto de una campaña de mayor volumen conducida por una fuerza naval. En la mayoría de los países que cuentan con este tipo de tropa es parte de la Marina de Guerra, pero hay algunos ejemplos como los casos de Francia e Israel, donde la Infantería de Marina está inserta en la estructura del ejército de esos países, o incluso, el caso de los Estados Unidos de América, donde está estructurada como una Fuerza Armada independiente (aunque subordinada al *Department of the Navy*).

Los orígenes de este tipo de tropa pueden remitirse a la antigua Grecia, donde ya se identificaba la presencia de combatientes hoplitas a bordo de los célebres trirremes atenienses, cuya tarea era justamente abordar a la fuerza las embarcaciones enemigas en el contexto de aquellas primitivas batallas navales. Al monarca español Carlos I se atribuye la creación del primer cuerpo organizado de infantería de marina, en el año 1537, a partir de las *compañías viejas del mar de Nápoles*, lo que hace con

que la actual Infantería de Marina Española sea considerada como la más antigua del mundo.

Figura 2. Reproducción artística de un trirreme ateniense, donde se pueden identificar las figuras de los combatientes hoplitas en postura de combate en las cubiertas exteriores de la embarcación



Fuente: <http://blog.pompilos.org/archivo/vocabulario-nautico-del-griego-antiguo>

Históricamente, las unidades de Infantería de Marina fueron responsables de tareas tales como el mantenimiento de la disciplina y el orden a bordo de los barcos y demás unidades militares de la Marina de Guerra, el abordaje de barcos enemigos durante el combate aproximado y la conducción de operaciones de combate terrestre, en las regiones litorales de interés, en apoyo a los objetivos de la fuerza naval.

Con el aumento del volumen de las operaciones militares, particularmente tras las dos grandes guerras, las fuerzas de infantería de marina alrededor de todo el mundo se dedicaron cada vez más al desarrollo de las capacidades tácticas y doctrinales exigidas para la conducción de una operación anfibia, modalidad considerada por los expertos como la más compleja de las operaciones militares.

Conceptos Actuales

Algunas características fundamentales deben distinguir un Cuerpo de Infantería de Marina de todos los otros modelos de tropa existentes,

particularmente aquellas de carácter predominantemente terrestre, balizando los rumbos a ser adoptados con respecto al desarrollo doctrinal de esas corporaciones, son ellas el carácter naval y anfíbio de esas fuerzas y su capacidad expedicionaria (Monteiro, 2010).

En términos de carácter naval y anfíbio debe quedar claro que un Cuerpo de Infantería de Marina es, y siempre será, la expresión anfibia del Poder Naval. “Sus militares, verdaderos “soldados-marinos”, deberán estar plenamente adaptados tanto para la rutina a bordo de los barcos de la armada como para el combate en tierra” (Monteiro, 2010). En consecuencia, los medios y equipos empleados por la Infantería de Marina deben ser específicos para el embarque en buques y posterior desembarque en tierra. Es justamente ese “carácter naval” que tanto distingue a los infantes de marina de sus compañeros de otras fuerzas, haciendo de un Cuerpo de Infantería de Marina, una tropa de naturaleza única e inconfundible, esencial para la garantía de los intereses estratégicos de un País.

En lo que se refiere a la capacidad expedicionaria se entiende que será una consecuencia directa de la vocación anfibia inherente a los infantes de marina. Según Monteiro, es esta “capacidad expedicionaria la que posibilita el empleo oportunista de fuerza auto sostenible, para cumplir misión por tiempo limitado, bajo condiciones austeras y en área operativa distante de sus bases” (Monteiro, 2010). Sin embargo, el autor destaca que esta capacidad expedicionaria no solo debe ser cultivada por las tropas de infantería de marina, bajo el riesgo de perder la conexión táctica y doctrinal con el que es, por definición, su principal vector de movilidad estratégica: El buque de guerra.

Por lo tanto, bajo la óptica del referido autor, “expedicionario debe ser todo el conjugado anfíbio”, constituido no solamente por las unidades de infantería de marina embarcadas sino también por los medios navales y aeronaves pertenecientes a la Marina de Guerra.

7. EL PAPEL DE LA INFANTERÍA DE MARINA EN LA APLICACIÓN DEL PODER NAVAL

Con respecto a las posibles contribuciones de un Cuerpo de Infantería de Marina al proceso de aplicación del Poder Naval de un Estado es interesante como punto de partida, establecer de forma amplia cuáles serían las tareas básicas atribuidas o asumidas por el Poder

Naval. Hay una amplia gama de autores contemporáneos que buscaron describir tales tareas, entre los que destacan nombres como Geoffrey Till, Ken Booth e Ian Speller. Tal destaque se debe a la alineación observada entre lo que describen estos reconocidos autores y lo que se aplica en la elaboración de las doctrinas básicas de las más importantes marinas de guerra del mundo.

Por ejemplo (Booth, 1977) enfatiza que “un Estado desea usar el mar básicamente para tres propósitos: el paso de bienes y personas, la proyección de sus fuerzas armadas con fines diplomáticos o militares y para la explotación de recursos marinos”, y que en ese sentido “las Marinas de Guerra, expresiones concretas del Poder Naval de los Estados, pasan a desempeñar sus funciones dentro de tres campos de empleo característicos: Militar, Diplomático y Policial” (Booth, 2014).

A partir de esta teoría podríamos pasar a razonar con las tareas básicas asumidas por una Marina de Guerra en el contexto de estos tres campos de empleo. Según el célebre académico británico (Till, 2004), las misiones de una Marina de Guerra serían básicamente las siguientes:

- Asegurar el control del mar;
- Proyectar poder sobre tierra, por medio de operaciones expedicionarias;
- Actuar para proteger o atacar el tráfico marítimo; y
- Mantener la seguridad de forma amplia, buscando velar por un “buen orden” en el mar.

En ese sentido, cada Marina de guerra busca definir, de acuerdo con la realidad político-estratégica de su país, así como de sus aspiraciones en términos de proyección regional, sus propios objetivos estratégicos. En el caso de la Armada Nacional de la República de Colombia, a modo de ejemplo, los objetivos hoy establecidos son los siguientes:

- Proteger la población y sus recursos y consolidar el control territorial.
- Neutralizar las finanzas del Narcoterrorismo.
- Reforzar la disuasión estratégica.
- Mantener la seguridad marítima y fluvial.

En el sentido de ilustrar cómo las Marinas de Guerra definen sus objetivos estratégicos, podemos citar el ejemplo de la Doctrina Básica de la Marina de Brasil, que establece para su Poder Naval las siguientes tareas (Brasil, 2014):

- Negar el uso del mar a posibles enemigos;
- Controlar áreas marítimas de interés;
- Proyectar poder sobre tierra; y
- Contribuir a la disuasión.

Independiente de cuáles sean los objetivos estratégicos establecidos para el Poder Naval de un país, podemos afirmar que la existencia de un cuerpo de Infantería de Marina bien estructurado, preparado y en permanente estado de prontitud operativa, ofrecerá una herramienta única, de valor inestimable, en apoyo a la consolidación de esos mismos objetivos. Esta afirmación se basa en las características intrínsecas a un cuerpo de infantería de marina y en las innumerables maneras en que estas características, convertidas en capacidades operativas, pueden ser empleadas por un estratega competente en la conducción de operaciones militares, sean las de mayor o menor empleo de la violencia, en el contexto derivado de la célebre teoría de la “*Three Block War*”, de autoría del general estadounidense (USMC) Charles Krulak, acerca del futuro papel a ser desempeñado por el *United States Marine Corps* en sus operaciones expedicionarias, cuyo enunciado reproducimos a continuación:

En un momento en el tiempo, nuestros militares van a estar manejando la alimentación y la ropa de los refugiados desplazados, en una operación de asistencia humanitaria. En el siguiente momento, mantendrán alejadas a dos tribus en guerra –conduciendo operaciones de mantenimiento de la paz– y, finalmente, lucharán una batalla de intensidad media altamente letal, todo el mismo día... todo en el interior de tres bloques de una misma ciudad. Será lo que llamamos la “guerra de tres bloques” (Krulak, 1997).

Por lo que se refiere, por ejemplo, a la consolidación del control territorial, al control de áreas marítimas o terrestres de interés, o incluso en la negación de estas áreas a posibles enemigos, tareas que transitan entre los campos militar y policial descritos por Ken Booth (dependiendo del marco en que se rige el empleo de las fuerzas armadas de cada país, del grado de intensidad en el uso de la fuerza o de la naturaleza de la amenaza a ser enfrentada), el componente anfíbio puede ser empleado, según (Monteiro, 2010):

En la conquista de aéreas focales que impidan el empleo por el enemigo de determinada área marítima; en la destrucción o neutralización de las bases avanzadas del enemigo o sus puntos de apoyo, en litorales o islas oceánicas, o en la conquista y control de puntos focales que dominen Líneas de Comunicación Marítimas de interés.

Además, según el referido autor, este mismo componente anfibia puede ser empleado para conquistar áreas terrestres que controlan áreas de tránsito o donde están ubicadas bases de apoyo enemigas en litorales o islas oceánicas, atacar o neutralizar fuerzas enemigas en sus bases y conquistar áreas de interés en apoyo a la conducción de la guerra naval o aérea.

Por lo que se refiere a la disuasión estratégica, definida como el producto de la capacidad de daño de un vector particular (en este caso las fuerzas armadas de un Estado), por la credibilidad obtenida por este vector junto a los posibles agresores (Sacchetti, 1991), es necesario, sin ningún espacio para dudas, estar preparado para combatir, y esa capacidad debe ser claramente notada por los potenciales adversarios, así como por los aliados.

La presencia activa del Poder Naval, a través de las operaciones de Infantería de Marina, no solo en operaciones situadas en el propio territorio, sino también en diversos litorales de interés en el Entorno Estratégico⁴ del Estado (demostrando su capacidad, no solo de cruzar las distancias marítimas que separan los posibles protagonistas de una disputa militar, pero sobre todo, proyectar poder sobre tierra, desde el mar), servirá para consolidar la imagen de una Marina con estatura de potencia media regional. Es justamente esa percepción disuasoria la que se conformará como uno de los principales instrumentos para la garantía de la soberanía nacional y de los intereses nacionales dentro y fuera de los límites territoriales jurídicamente definidos.

Conclusiones

El poder marítimo cobra relevancia por su implicancia en los ámbitos político, económico, social y estratégico, por ende revierte todo su accionar en el empleo del Poder Naval en la protección de las actividades que se realicen en estos ámbitos, las infraestructuras en el

4 “Entorno Estratégico” viene a ser la región en la que Brasil quiere irradiar su influencia y liderazgo diplomático, económico y militar e incluye América del Sur, los países de la costa occidental del continente africano, la Antártida y el Atlántico Sur. (BRASIL, 2010)

ámbito marítimo y próximas a ellas y su interrelación que puedan tener con otras actividades que influyan en el Sistema de Seguridad y Defensa Nacional. Sin embargo, es la voluntad estratégica la que potenciará el desarrollo tanto de las actividades marítimas como de la aplicación del poder naval y su proyección al exterior.

El grado de empleo de la fuerza del Poder Naval estará orientado de acuerdo a la estrategia marítima de cada país caracterizado por la fuerza y posición estratégica, por lo que es imprescindible que los medios a emplear posean las características de versatilidad en su configuración modular para el cumplimiento de diversas misiones, alta movilidad que le permita desplazamientos a su área de actuación y mantenga la proyección de la fuerza, contribuyendo con el ritmo de las operaciones, además de flexibilidad para adaptarse a escenarios y situaciones cambiantes, que puedan brindarles a las armadas capacidades suficientes para poder cumplir con sus misiones, dándole una determinada jerarquía naval y grado de influencia local y regional.

Sobre la base de los argumentos presentados a lo largo del presente artículo, particularmente en lo que se refiere a las características y capacidades inherentes a los cuerpos de Infantería de Marina, podemos concluir que para una adecuada aplicación de su Poder Naval es fundamental que un Estado pueda contar con un cuerpo de Infantería de Marina bien estructurado, preparado y en permanente estado de prontitud operativa, capaz de representar y garantizar, en el mar y desde el mar, dentro y fuera de las fronteras del Estado, los intereses estratégicos del país.

El análisis del actual escenario geopolítico global indica que es cada vez más fundamental la existencia de fuerzas de pronto empleo, con permanente prontitud operacional y capacidad de proyección de poder en las áreas de interés estratégico del Estado, para atender a una amplia gama de demandas operacionales. La versatilidad y la flexibilidad conferidas por una tropa de Infantería de Marina, capaz de adaptarse rápidamente a diferentes perfiles de misión, actuando en todo el amplio espectro que hoy rige el empleo del poder militar, ya sea en operaciones humanitarias o de mantenimiento de la paz, ya sea en el combate a las nuevas y a las antiguas amenazas, serán factores preponderantes para una adecuada aplicación del poder naval en apoyo a la garantía de los intereses nacionales, en especial cuando hablamos de los intereses marítimos del Estado.

Referencias Bibliográficas

- Booth, K. (2014). *Law, force and diplomacy at sea*. Routledge Revivals.
- CAEN. (2000). *Planteamientos Doctrinarios y Metodológicos de la Defensa Nacional*.
- Caminha, J. (1983). *Delineamientos de la Estrategia*.
- Castex, R. (1929). *Teorías Estratégicas*.
- Clark, A. V. (12 de Junio de 2002). Presentación efectuada en el Naval War College.
- Corbett, J. (1936). *Algunos principios de estrategia marítima*.
- De Izcue, C. (2012). *Apuntes de Estrategia Naval*.
- De los Ríos, J. (1977). *La Estrategia*.
- Eccles, H. (1989). *Conceptos Militares y Filosóficos*.
- Gorshkov, S. (1980). *Las Fuerzas Navales*.
- Grove, E. (1990). *Future of Sea Power*.
- Hill, R. (1990). *Estrategia marítima para potencias medianas*.
- IEHMP. (2008). *Fundamentos de Doctrina Marítima*. Lima.
- Justiniano, H. (2000). *Temas de Estrategia Naval*.
- Krulak, C. C. (1997). The three block war. Vital Speeches of the Day.
- Mahan, A. (1890). *La influencia del poder marítimo a través de la historia, 1660-1783*.
- Ministério da Defesa Brasil. (2010). *Livro Branco da Defesa Nacional*. Brasilia: Ministério da Defesa.

- Ministério da Defesa Brasil, C. d. (2014). *Doutrina Básica da Marinha*. Brasília: Ministério da Defesa.
- Monteiro, Á. (2010). *A Próxima Singradura*. Revista do Corpo de Fuzileiros Navais O Anfíbio.
- Sacchetti, A. (2010). *Estratégia de Dissuasão na década de 90*. Instituto da Defesa Nacional. Recuperado el 29 de Febrero de 2016, de http://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/2674/1/NeD60_AntonioEmilioSacchetti.pdf
- Speller, I. (2014). *Understanding Naval Warfare*. New York: Routledge.
- Till, G. (2004). *Poder marítimo, Una guía para el siglo XXI*.
- Uribe, S. (2015). *Estrategia marítima, evolución y prospectiva*. Bogotá.
- Wegener, W. (1950). *La Estrategia Naval en la Guerra Mundial*.

CAPÍTULO IV

ARMADA DE COLOMBIA COMO ARMADA MEDIANA DE PROYECCIÓN REGIONAL - AMPRE*

DARWIN ALBERTO ALONSO TORRES¹
FELIPE GÓMEZ FAJARDO²

Introducción

Si un país posee o no territorios marítimos dentro de su integridad territorial, es preocupación del Estado saber qué pasa en el mar. Es consabida la importancia de las muchas connotaciones del mar para las diferentes actividades humanas, destacándose las comunicaciones, el comercio, la libertad de su uso, su estudio en la incidencia del clima, la exploración subacuática y un largo listado de asuntos del mar que repercuten en tierra.

Para el caso de Colombia, su Plan Nacional de Desarrollo y la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros (PNOEC) conciben el mar como un motor de desarrollo económico y social del país, el

* Este capítulo es parte del resultado del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación” que hace parte del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Está identificado con código COL 123-247 en COLCIENCIAS y categorizado en “C”.

- 1 **Capitán de Navío Darwin Alberto Alonso Torres.** Magister en Ciencias Navales con mención en Estrategia de la Academia de Guerra Naval de la Armada de Chile, Ingeniero Naval énfasis electrónica, Profesional en Ciencias Navales, Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales, Especialista en Comando y Estado Mayor, Especialista en estudios políticos, Especialista en Artillería y Misiles de la Escuela de Armas de la Armada Española, Docente-investigador asociado.
- 2 **Capitán de Navío Felipe Gómez Fajardo.** Magister en Gestión de Organizaciones, Ingeniero Naval énfasis electrónica, Profesional en Ciencias Navales, Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales, Especialista en Comando y Estado Mayor, Especialista en política y estrategia marítima, Docente-investigador de la Escuela Superior de Guerra.

cual proyecta a Colombia como un actor importante en los espacios internacionales. Surge entonces la pregunta ¿Qué proyección, medios y tareas debe visualizar la Armada Nacional para contribuir de una manera significativa a la visión de construcción de un país marítimo?

La Armada Nacional siempre ha velado por proteger y desarrollar los intereses marítimos, proteger la soberanía y trabajar por el desarrollo y bienestar de los colombianos, cumpliendo con su misión y contribuyendo de manera significativa a la construcción de un país marítimo, reconocido en el ámbito regional como referente en los temas marítimos y navales. En este sentido, se ha planteado la visión de ser una Marina influyente, que contribuya a los intereses marítimos de la nación, que tenga una estatura estratégica adecuada para garantizar los mismos, que sea flexible para atender las demandas que le genera los cambios en el entorno interno y externo y que soporte los intereses diplomáticos del Estado.

Para lograr esta visión de Marina, se desarrollará el concepto de Armada Mediana de Proyección Regional como solución de la Armada Nacional para atender los retos que se le imponen. Para ello se hará un análisis de los antecedentes que generan el concepto para llegar a una propuesta propia de AMPRE, identificando los aspectos significativos que a pesar de las demandas incesantes de medios, le permitan construir la visión a partir de la integración de la visión con la estrategia y Plan de Desarrollo de la Armada Nacional.

Entre las entidades de un Estado preocupadas por los asuntos en el mar, se encuentran las marinas y los servicios de defensa marítima de cada país. Esa preocupación varía desde su conocimiento táctico, el conocimiento de las condiciones de su plataforma continental, la preservación de sus fronteras marítimas a la luz del derecho internacional, el respeto a la soberanía de sus aguas y espacios, el usufructo de las actividades marítimas legales a los usuarios autorizados y otro sinfín de actividades de las marinas de guerra o sus equivalentes.

La Armada Nacional de Colombia no se sustrae a estas y otras tareas en el espacio marítimo colombiano, ella vela por su más alto desempeño para lograrlo. Evidentemente que la eficiencia en el cumplimiento de tales responsabilidades implica la suma e integralidad de varias condiciones como: capacidades, planeación y voluntad de empleo principalmente. Es necesario tener este aspecto para abordarlo más adelante.

Ahora bien, el mar no conoce límites si se habla de la gran masa oceánica y esto agrega aspectos de extraterritorialidad a los espacios que por su extensión sobrepasan los límites de soberanía que se aceptan en el Derecho Internacional. Hay partes del océano que no tienen jurisdicción de ningún Estado; son áreas de libre navegación que unen rutas marítimas, en ellas ocurren eventos y algunos afectan en particular a algún país o en general a un grupo de ellos. Cuando los eventos que afectan son negativos y su incidencia supera la acción de un solo actor estatal, se generan respuestas colectivas de países afectados o solidarios. Eso en las relaciones internacionales es usual, deseable y con repercusiones en el corto, mediano y largo plazo en las relaciones entre los estados. Este es el segundo asunto que se tendrá en cuenta en el análisis.

El tercer aspecto para abordar previo al análisis de una Marina o Armada Mediana de Proyección Regional es la necesidad primordial de la existencia de una armada para cualquier país, en general en lo relacionado con soportar un interés vital: su existencia. Ello es en lo que concierne para una marina de guerra, la defensa de su soberanía, independencia, integridad territorial y el mantenimiento de una orden constitucional.

Dependiendo de la estatura estratégica de un Estado se subordinan los cursos de acción que se consideren más oportunos para establecer esa defensa. Por citar un ejemplo, una potencia puede establecer que esa defensa empieza en las aguas donde consideren exista una posible amenaza, mientras un Estado de menor capacidad por su poder nacional, tendría que establecerla en los límites de su propia jurisdicción plena (24 MN).

Aunque existen más aspectos para analizar sobre la importancia que un Estado le debe dar a las cosas que pasan en el mar, como la gobernanza, el desarrollo sostenible en la explotación de sus recursos renovables y no renovables, el patrimonio sumergido y otra cantidad de aspectos, se suscribirá a los tres aspectos antes mencionados: primero, eficiencia en el conocimiento y aprovechamiento de sus espacios marítimos; segundo, incidencia en aguas internacionales y tercero, la defensa.

En el presente trabajo de investigación se aplicó el método analítico en el cual se examinaron diferentes modelos a partir de la relación que hay entre ellos como un todo, aplicándose un enfoque cualitativo, el cual buscó mediante la recolección de datos descubrir, construir e

interpretar la realidad. Para desarrollar el concepto propio de AMPRE, se empleó una metodología inductiva sintética, con la cual se reunieron racionalmente varios elementos dispersos en una nueva totalidad y mediante un enfoque cualitativo se aplicó lógica inductiva, pasando de datos e información particular a generalizar en la construcción de las variables propias para definir la categorización de la Armada Nacional como una AMPRE.

1. ANTECEDENTES

Cuando hace más de una década la Armada de Colombia hizo un análisis de las reales posibilidades de la institución para el logro de estos aspectos, adicional al cumplimiento de otras tareas que la coyuntura política, socio-económica y militar exigieron al conductor gubernamental establecer en su momento, la Armada vio que existían brechas entre la capacidad y el estado final deseado de la mayoría de sus tareas. Se generó entonces, la necesidad de cerrar dichas brechas.

Se determinó, por ejemplo, que muchas de las unidades estaban en un momento de su ciclo de vida que requería una pronta intervención; los medios se visualizaban insuficientes y se percibía saturación en ciertas tareas. Además, las tareas convencionales, las tareas que con relativa cercanía se habían impuesto y las que se suponía serían necesarias establecer, demandarían mayores esfuerzos.

Todo ello llevó a iniciar a mediados de 2006 un plan de actualización y mejoramiento de capacidades, plan que a mediados de 2010 y 2011 marcó un primer hito de culminación. El plan logró objetivos importantes en la actualización de capacidades con criterios orientadores hacia las inmediatas y más sensibles amenazas, con una marcada tendencia al problema interno nacional.

Dado que paralelamente a las realidades internas, un Estado debe mantener un cuidadoso estudio de los cambios internacionales a nivel de los países, de actores no estatales con incidencia transnacional, de la influencia de los eventos en sus intereses nacionales, por dos razones básicas: primero, porque a pesar del gran peso que tenga una situación interna en cualquier país, en el mundo las relaciones entre países continúan, los avances, las decisiones y conflictos siguen vigentes y por ende no se pueden aplazar o descuidar, obligando al Estado a mantener la doble atención. Segundo, la agenda de un gobierno debe visionar el interés

superior de la Nación y por ende corresponde a ese gobierno anteponer el mejor futuro posible para su pueblo, por sobre la única agenda que los actores internos pretendan trazar. Debe continuar visualizando soluciones satisfactorias al interior mientras traza su destino al exterior.

Basado en ello y con la premisa que independiente de lo cerca que estuviera de la solución definitiva o parcial de muchas de las preocupaciones internas, era necesario atenderlas tan eficientemente como fuera posible, mientras se evitaba el rezago o se buscaba disminuir el existente ante las responsabilidades en el orden internacional. Las responsabilidades no eran excluyentes, por el contrario, eran mutuamente correspondientes y no se lograba el éxito en una sin el concurso de la otra.

En los años 2012, 2013 y 2014, se realizaron análisis y surgieron nuevas ideas, pensamientos y evaluaciones de las capacidades de la Armada frente al cumplimiento en el orden interno y externo simultáneamente. Es de anotar que uno de los primeros hechos observados fue que el “salto” para el cierre de brechas en las capacidades entre 2006 y 2010, fue tremendamente relevante. Un segundo hecho fue que a pesar de los logros, era insuficiente; es decir, continuaba una gran brecha entre las capacidades existentes y las necesarias para suplir el cumplimiento en los tres aspectos señalados anteriormente.

A nivel del Ministerio de Defensa y Armada Nacional, se realizan los análisis de los balances de potenciales regionales, la capacidad de respuesta diplomática y las reclamaciones, la influencia del país en el entorno regional, la proyección en áreas de interés geoestratégico nacionales, la atención de las amenazas transnacionales, la reacción antes calamidades naturales, la asistencia a la solicitud internacional en operaciones de conocimiento y la experticia nacional comprobada.

Surge entonces el planeamiento por capacidades y la Armada visualiza un mayor horizonte basado en los atributos que hacen diferentes a las fuerzas navales. Según el Leadmark 2050 de la Real Armada Canadiense (2016), son diferentes atributos los que los hacen altamente flexibles como instrumentos de influencia y el poder nacional. De las fuerzas de un Estado, solo son sus armadas las que poseen esos atributos que las hacen especiales en el orden mundial con connotaciones particulares para las aspiraciones nacionales y que influyen positivamente en los intereses nacionales de Seguridad y Bienestar para sus pueblos. La prosperidad nacional como fin natural del aprovechamiento de

esos atributos, animan a la Armada de Colombia a visionar un plan de mediano y largo alcance denominado Armada Mediana de Proyección Regional (AMPRE).

2. CONCEPTO DE UNA AMPRE. CLASIFICACIÓN DE LAS ARMADAS

Habiendo visualizado las condiciones que se dieron para llegar a la formulación de una AMPRE, correspondería explicar ¿Qué es? Pero esto depende del sistema de clasificación que se emplee.

La Armada de Colombia basó sus estudios sobre las Armadas Medianas y los roles que estas desempeñan, en diferentes análisis y escritos de varios historiadores, profesores y analistas navales y marítimos, como el profesor Eric Grove (PhD) nacido en Inglaterra y autor de libros como *The future of the Seapower* (1990); el profesor Peter Haydon, canadiense, analista e investigador de centros especializados de estudios navales de Canadá; el recientemente fallecido almirante de la Real Armada Británica J. Richard Hill con varios de sus libros en especial *Maritime Strategy for Medium Powers* (1986); el profesor británico Ken Booth con su libro *Navies and Foreign Policy* (1977); el profesor Geoffrey Till del Maritime Studies, Defence Studies Department, King's College en Londres, con varias de sus obras, entre ellas *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century* (2004), con publicaciones de centros de investigación y estudios como *Royal Australian Navy Seapower Centre* del periodo de 2000 a 2012, y el *Directorate Maritime Strategy* de la National Defense de Canadá, entre 2001 y 2013.

Adicionalmente, se consultaron los trabajos de Michael Morris, el francés Hervé Coutau-Bégarie y el sistema de clasificación *World Naval Hierarchy* de los profesores Daniel Todd and Michael Lindberg.

La AMPRE surge de la clasificación de las Armadas en el mundo en uno de los modelos creados para ello, en este caso el modelo de Eric Grove de 1990. Los modelos se crean según las diferentes categorizaciones de las armadas en el mundo y responden a las variables específicas que buscan valorar los aspectos de interés del creador. Por ejemplo, las capacidades en medios y empleo de sistemas de combate y armas para sostener operaciones ofensivas y de defensa; es decir, la capacidad de hacer y sostener la guerra naval, puede ser uno o pueden buscar medir la capacidad de influencia, mediante la presencia en el rol diplomático, en otro sistema de análisis. En una tercera valoración, también se

puede medir la capacidad de respuesta ante eventos de asistencia ante catástrofes.

Asimismo podrían ser las clasificaciones que midan la capacidad de hacer cumplir la ley en sus espacios jurisdiccionales y la efectividad de esas medidas y la interacción con otras entidades del orden nacional e internacional. Ello significa que las configuraciones para hacer correr un modelo pueden ser infinitas según el objetivo del conductor del análisis. Sin embargo, es usual entre los intentos de jerarquizar las Armadas que resulten clasificadas en grandes, medianas y pequeñas.

3. MODELO DE CLASIFICACIÓN A ADOPTAR

Para la Armada de Colombia independientemente del nombre a adoptar, se buscaba un modelo que determinara el estado de la Armada frente a sus roles tradicionales, conjugados con los conceptos más contemporáneos de armadas del siglo XXI, con capacidades duales, por ejemplo, involucraría todas las variables mencionadas en el párrafo anterior. Es decir, el poder naval (hacer la guerra, la diplomacia naval), la función policiva en el mar y la función de apoyo a la población, entre otras. Eso lo pueden medir varios modelos. Pero hay un aspecto que puede marcar la diferencia entre esas variables y es la voluntad de empleo.

Para tal efecto, dicha voluntad de empleo valdría homologarla con la visión y la intención política. Hay una coincidencia tal vez, con el concepto de poder naval en el cual la voluntad estratégica es mandatoria para hacer que la fuerza y la posición tengan algún valor o alguna gravitación. Igualmente, en una Armada sería condición sine qua non que la voluntad de empleo exista per se en el conductor político.

Sin entrar en detalles de qué hacer para fortalecer dicha conciencia en los gobiernos o quién la promueve, cómo generarla si es muy débil o se percibe como si no existiera. Vale la pena recordar que en Colombia la Armada Nacional ha tenido en este aspecto uno de sus objetivos y una tarea, a veces más compleja, a veces más ardua, pero siempre presente. Lo importante, lo relacionado con la creación o adopción de un modelo que categorice a las armadas, como es el aspecto en discusión, de tener la voluntad o visión de empleo de su armada como uno de sus pilares cardinales en el desarrollo del modelo a adoptar.

En este entendido y repasando a los estudiosos de la estrategia y de la formulación de la estrategia marítima y naval, los que con experiencias

en el o desde el mar, con el repaso de la historia, el análisis geopolítico, las implicaciones y efectos de diferentes eventos de los medios navales, las comunicaciones marítimas; en decir, aquellos que pueden crear los modelos basados en estadísticas, conocimientos de información abierta y privilegiada, como parte de esfuerzos institucionales en academias de pensamiento marítimo y naval, personales o de grupos de investigación independientes. La Armada de Colombia encontró que suplían en gran medida las variables necesarias para lo que se considera el destino de la Marina en los modelos de pensadores específicos en un momento dado.

El modelo que con variaciones menores podría adoptarse fue el de Eric Grove de 1990. El modelo establece nueve clasificaciones de las Armadas en el mundo dependiendo de sus capacidades y de su nivel de influencia principalmente en los roles tradicionales de una marina de guerra. El profesor Till en su libro traducido al español por el Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval de la Armada de Argentina en 2007, “Poder Marítimo: una guía para el siglo XXI”, presenta la siguiente clasificación en la jerarquía de las armadas:

Tabla N° 1. Clasificación de las Armadas propuesta por Geoffrey Till

1. Major global force projection navy -complete.	1. Armada de proyección de fuerza global mayor - completa.
2. Major global force projection navy - partial.	2. Armada de proyección de fuerza global mayor - parcial.
3. Medium global force projection navy.	3. Armada de proyección de fuerza global mediana.
4. Medium regional force projection navy.	4. Armada de proyección de fuerza regional mediana.
5. Adjacent force projection navies.	5. Armada de proyección de fuerza adyacente.
6. Offshore territorial defense navies.	6. Armada de defensa territorial marítima.
7. Inshore territorial defense navies.	7. Armada de defensa territorial costera.
8. Constabulary navies.	8. Armada de vigilancia policial.
9. Token navies.	9. Armadas simbólicas.

Fuente: Elaboración propia con base a la jerarquización de Geoffrey Till (2017)

Este “ranking” de las Armadas mantiene su vigencia hasta el 2008, año en el cual el centro especializado de estudios *National Defense Research Institute* publicó el *Small Ships in the Theater Security Cooperation*, con prácticamente las mismas definiciones para este tipo de clasificación que en su momento propuso Grove (1990), como se aprecia en la tabla No. 2 que se presenta en su idioma original.

Tabla N° 2. Clasificación de las Marinas según Grove

A Ranking of Navies	
Rank	Examples
1. Major global force projection—complete. This navy is capable of carrying out all the military roles of naval forces on a global scale. It possess the full range of carrier and amphibious capabilities, sea control forces, and nuclear attack and ballistic missile submarines in sufficient quantity to independently undertake major operations.	United States
2. Major global force projection—partial. These navies possess most if not all of the force projection capabilities of a “complete” global navy, but only in sufficient numbers to undertake one major out of area” operation.	Soviet Russia (1990)
3. Medium global force projection. These navies may not possess the full range of capabilities, but have credible capacity in some of them and consistently demonstrate a determination to exercise them at some distance from home waters, in cooperation with other force projection navies.	United Kingdom, France
4. Medium regional force projection. These navies possess the ability to project force into the adjoining ocean basin. While they may have the capacity to operate farther afield, they do not do so on a regular basis.	China, India, Japan
5. Adjacent force projection. These navies have some ability to project force well offshore, but are not capable of carrying out high-level naval operations over oceanic distances.	Israel
6. Offshore territorial defense. These navies have relatively high levels of capability in defensive (and constabulary) operations up to about 200 miles from their shores, having the sustainability offered by frigate or large corvette vessels or a capable submarine force.	Egypt
7. Inshore territorial defense. These navies have primarily inshore territorial defense capabilities, making them capable of coastal combat and constabulary duties. This implies a force comprising missile-armed fast-attack craft, short-range aviation, and a limited submarine force.	Oman, Singapore
8. Constabulary. These significant fleets are not intended to fight, but to serve a purely constabulary role.	Sri Lanka, Jamaica, Mexico, Ireland
9. Token. These navies have some minimal capability, but this often consists of little more than a formal organizational structure and a few coastal craft. These states, the world’s smallest and weakest, cannot aspire to anything but the most limited constabulary functions.	Cambodia, Angola, Kiribati, Madagascar, Palau, Tuvalu, Nigeria, Western Samoa

Fuente: Button, Blickstein, Smallman, Newton & Poole (2008)

A continuación, se propone la traducción y se homologa a la clasificación de los nombres de la tabla No. 2.

1. **Armada de Proyección de Fuerza Global Mayor - completa.** Esta Armada es capaz de llevar a cabo todos los roles de las fuerzas navales en una escala global. Posee el espectro completo de las capacidades anfibas y portaviones, fuerzas para el control del mar y los submarinos con capacidad de ataque nuclear y de misiles balísticos en cantidad suficiente para emprender independientemente operaciones importantes.
2. **Armada de Proyección de Fuerza Global Mayor - parcial.** Estas marinas poseen la mayoría, sino todas las capacidades de proyección de fuerza de una marina de guerra global “completa”, pero solamente en números suficientes para emprender una tarea mayor fuera del área de operación a la vez.
3. **Armada de Proyección de Fuerza Global Mediana.** Estas marinas pueden no poseer la gama completa de capacidades, pero tienen capacidad creíble en algunas de ellas y demuestran constantemente una determinación de ejercitarlas a cierta distancia de sus propias aguas jurisdiccionales en cooperación con otras armadas de proyección.
4. **Armada de Proyección de Fuerza Regional Mediana.** Estas marinas poseen la capacidad de proyectar la fuerza en océanos adyacentes. Aunque pueden tener la capacidad de operar más lejos, no lo hacen de manera regular.
5. **Armada de Proyección de Fuerza Adyacente.** Estas marinas tienen cierta capacidad de proyectar la fuerza fuera de sus propias aguas, pero no son capaces de llevar a cabo operaciones navales de alto nivel a distancias oceánicas.
6. **Armada de Defensa Territorial Marítima.** Estas marinas tienen niveles relativamente altos de capacidad en operaciones defensivas (y policiales) hasta cerca de 200 millas de sus costas, teniendo la sostenibilidad ofrecida por una fragata o corbetas o una fuerza submarina capaz.
7. **Armada de Defensa Territorial Costera.** Estas marinas tienen principalmente capacidades de defensa territorial costera, lo que las hace capaces de defender las costas y efectuar controles de

carácter policivo. Esto implica una fuerza que comprende naves de ataque rápido armadas con misiles, aviación de corto alcance y una fuerza submarina limitada.

8. **Armada de Vigilancia Policial.** Estas marinas no están destinadas a luchar, sino a servir en un papel puramente policial.
9. **Armadas Simbólicas.** Estas marinas tienen ciertas capacidades mínimas, a menudo consisten en poco más que una estructura organizativa formal y unas pocas embarcaciones costeras. Estos estados, no aspiran a más que a funciones policiales limitadas.

Ahora bien, como dice Till (2004) es complicado hacer este tipo de clasificaciones, pero se vale de Haydon (2001) al cual cita como fuente de una tabla de “Jerarquía naval basada en funciones”. La tabla de Haydon clasifica en tres grupos los poderes navales³: primer grupo, Poderes navales mayores; segundo grupo, Poderes navales medios y tercer grupo, Armadas pequeñas y de Estados costeros.

Estos grupos se observan desde sus capacidades para cumplir las misiones navales⁴ que propone Till (2004): Disuasión y compulsión estratégica, Proyección del poder, Control del mar, Diplomacia naval, Seguridad nacional y vigilancia y Ayuda humanitaria.

Para el primer grupo, el de los Poderes navales mayores, se cumplen todas esas capacidades. En el segundo grupo hay limitaciones en proyectar el poder y en el control del mar, en cuanto a la disuasión y compulsión, estas no se logran. Mientras que, para el tercer grupo, el de Armadas pequeñas, solo se logra algún grado de control del mar y de ayuda humanitaria en sus propias aguas.

En los estudios de la Armada Nacional en 2014, se unen ambas aproximaciones, la de la clasificación de las armadas en los nueve rangos,

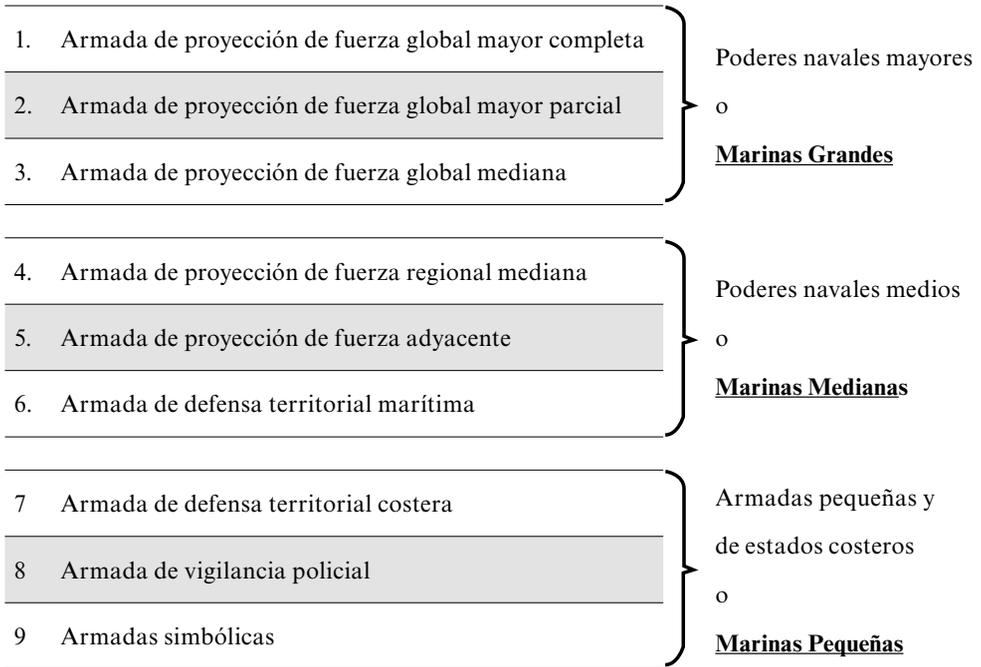
3 En la traducción del libro de Till (2004) se coloca potencias, pero este término puede conducir a confusiones, en cuanto una potencia desde el punto de vista de la geopolítica, tiene una significancia elevada, que en su mínima acepción implica capacidad para influir a nivel global para imponer su voluntad. En los estudios de la Armada para tipología de las marinas, no se pretende homologar a la Armada en la definición de potencia con esas implicaciones, ni ninguna otra relacionada con imposición o efectos coercitivos y menos sobre el entorno regional.

4 Para Till (2004), la clasificación no debe basarse en un simple “cálculo de inventario” que no tenga en cuenta los aspectos tales como la calidad técnica, la habilidad profesional y la eficiencia en el mantenimiento.

con la jerarquía naval basada en funciones que proponen de grupos de poderes. Es así que se tiene el esquema que se muestra en la figura No.1

Figura No. 1. Jerarquización de las Armadas por grupos de poderes

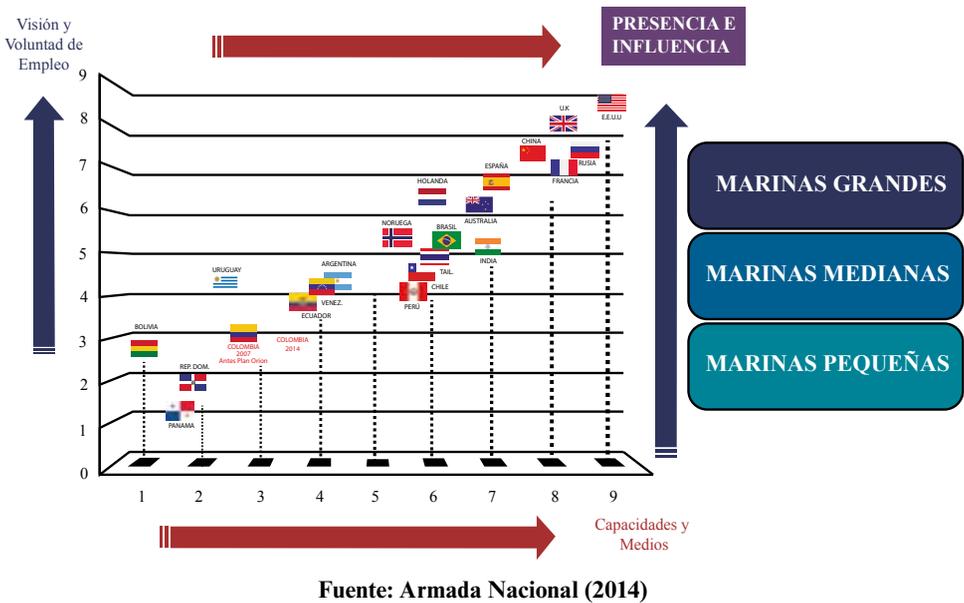
Fuente: Armada Nacional (2014)



4. VALIDACIÓN DE LA ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA COMO UNA AMPRE

Siguiendo con el estudio naval, correspondía ahora valorar en qué lugar se encontraba la Armada de Colombia, compararla con los poderes navales de la región, lo cual implicó efectuar un balance de potenciales, contrastarla con el territorio marítimo que le corresponde controlar y con las posibilidades económicas del país.

Al final de los análisis se planteó el plano cartesiano que se muestra en la figura No. 2 cuyos ejes consolidan los aspectos fundamentales que se plantearon al inicio de este capítulo: eficiencia en el conocimiento y aprovechamiento de sus espacios marítimos e incidencia en aguas internacionales y la defensa; estos se agruparon en un eje al cual se llamó “Capacidades y medios” y concordante con lo que se mencionó como muy importante, el otro eje es para la voluntad y visión, y se le llamó “Visión y Voluntad de Empleo”.

Figura N° 2. Posicionamiento comparativo de la Armada Nacional

Como se aprecia en la figura No. 2, la “Visión y voluntad de empleo” convergen con “Capacidades y Medios” en su máximo valor, nueve (9) para cada uno siendo 9,9 la máxima “Presencia e Influencia”, así como 0,0 la nula.

Esto es importante ya que al momento de definir qué tipo de proyección se visualizaba para la Armada, era importante el logro de la “Presencia e Influencia” en el grado necesario para el logro de tres objetivos básicos:

- Desarrollar y proteger los intereses nacionales a partir del aprovechamiento y control del mar en donde lo requiera, al tiempo que lo niega a un antagonista.
- Constituir y afianzar a Colombia en una influencia positiva para la Región.
- Visibilizar y hacer presente al país en los asuntos globales del ordenamiento marítimo, en los cuales el país tiene la mayor experticia y conocimiento adquirido de acuerdo a los atributos de las fuerzas navales.⁵

⁵ Las fuerzas navales tienen distintos atributos que las hacen altamente flexibles y útiles como instrumentos de influencia y el poder nacional, especialmente de la política internacional del Estado.

internacional y ser regulador de normas en el ordenamiento internacional, más allá de las aceptadas en el Sistema del Derecho Internacional.

Haciendo esa claridad, el empleo del término “potencia” en cualquier otra acepción no geopolítica, sino de connotaciones positivas, como constituirse en una potencia de conocimientos, de explotación de recursos basados en el desarrollo sostenible, o como el Estado Colombiano lo plantea en sus conceptos de la Comisión Colombiana del Océano (CCO), con la visión de potencia marítima buscando ubicar en un lugar de influencia a Colombia en el ámbito marítimo, no solo por las bondades que brinda tener un gran territorio marítimo, sino para incentivar sus potencialidades y capacidades de tener un espacio propio en el sistema internacional que finalmente mejore las condiciones de bienestar de su pueblo.

Es así que es completamente aplicable lo formulado por la Vicepresidencia de la República y la Comisión Colombiana del Océano, cuando han acuñado el término “Potencia Oceánica”, con la siguiente definición:

Una nación que posee elevadas capacidades de poder marítimo nacional para la gestión integral del territorio, asegurándole la capacidad de proyección y participación decisiva en los escenarios internacionales; cuenta con una política proactiva que le permite afianzar una capacidad de influencia regional, con el propósito de incrementar el bienestar de su población y aumentar el desarrollo económico de manera sostenible (Comisión Colombiana del Océano, 2016)

5. PANORAMA ACTUAL PARA LAS ASPIRACIONES COMO AMPRE

Hay aspectos determinantes que vitalizan o perturban la viabilidad del cumplimiento de la estrategia naval, en este caso la proyección de la institución como una AMPRE. Aspectos como la economía nacional e internacional, el cambio del entorno y la relación del país con el mismo, el ajuste de las políticas estatales, de defensa como sector y las políticas institucionales.

Todo lo anterior y seguramente más aspectos, se determinan cambios a los cursos de acción de la estrategia naval para constituir en el periodo de tiempo estimado, a la Armada en una AMPRE. Sin embargo, eso es asunto del proceso de planeación, hacer los seguimientos y proponer los cambios y ajustes que se requieran y sean necesarios.

Otro asunto es que en cualquier área, la evolución en los conceptos al son de nuevos estudios, el surgimiento de nuevas formulaciones, nuevas formas de abordar los análisis y la búsqueda de soluciones a problemas, son elementos dinamizadores que eventualmente modifican los modelos existentes, en teoría para mejorarlos, por supuesto el modelo de clasificación de las armadas no es la excepción.

Adicionalmente, es importante tener en cuenta que la estrategia naval y marítima no son una ciencia exacta, aunque a veces emplee los elementos de las áreas del conocimiento que sí lo son, especialmente cuando se habla de planeación, se desarrollan balances de potenciales y de formulación de modelos, los conceptos siempre serán objeto de revisión.

Recientemente se publicó el libro *Small Navies: Strategy and Policy for Small Navies in War and Peace*. En este se menciona la dificultad que supone conceptualizar sobre los tipos de armadas y clasificarlas. Tal vez solo se tenga claridad en los espectros de la clasificación, el superior y el inferior. Por ejemplo el primer lugar de las marinas más grandes es ocupado por la US Navy y posiblemente se pueda catalogar una Armada en el mínimo rango cuando, como dice Till en *Small Navies* (2014), se califica aquella que “tanto sus medios, como sus aspiraciones son limitadas”. Pero a partir de ahí se plantea que todo entra en el escenario de la dificultad de cómo llamar a cada grupo por su adecuado nombre.

Dentro de las dificultades que plantea el cómo clasificar a las Armadas, es que entran en juego muchos aspectos internos, externos y de relación entre ellos. Ya sabemos que no es la cantidad de toneladas de acero que se mueva en las aguas de un país la que determinan si es una armada pequeña, mediana o grande. Sí por ejemplo, una gran cantidad de buques en comparación con otra marina, la hacen ver como superior o de una clasificación mayor. Hay que entrar a analizar si esos medios son suficientes para controlar sus espacios, si sus antagonistas le superan en capacidades, si el nivel de entrenamiento, moral y alistamiento de su personal es mayor o inferior a otros, si esos medios son adecuadamente soportados en mantenimiento, logística, etc.

El mismo Eric Grove, sobre el cual se documenta este trabajo y muchos otros de tipologías y jerarquización de las Armadas del mundo, hace una revisión en 2014 donde refiere que algunas Armadas suben y otras bajan en el rango de clasificación, debido principalmente a la mejora o no de sus medios y el alcance geográfico potencial de los

mismos. Ocurre que algunas armadas que estaban en el rango medio han generado capacidades como tener porta aeronaves, submarinos nucleares y capacidades anfibas principalmente, pero no llegan a ocupar los tres primeros rangos, razón por la cual el rango medio “sube de nivel” y pretender alcanzarlo se vuelve más ambicioso que antes.

En el caso de Colombia podría entenderse que la AMPRE desde cuando se planteó, si se mantiene a la clasificación del modelo más exigente actual, implicaría que las aspiraciones del país también aumentarían, por ejemplo para adquirir porta aeronaves. Sin embargo, no es el caso por varias razones que se explican a continuación:

Primero, a pesar de emplear los modelos existentes, la formulación de la proyección de la Armada de Colombia es con respecto a los impactos y la influencia más no a los medios, la cual se mantiene intacta y ha de ser influyente en los asuntos regionales sin supremacía. Ello implica aportar mediante la cooperación, entrenamiento y capacitación, aumentar la capacidad de oferta de construcción naval, lograr cada vez mayor desarrollo tecnológico y por tanto, la autosuficiencia en los medios navales que se consideran estratégicos, asistir a los escenarios de asistencia y apoyo internacional con la autonomía y auto-capacidad de soporte a flote necesaria, garantizar la explotación de los recursos y potencialidades del territorio marítimo y una defensa que permite el adecuado grado de control del mar y una disuasión creíble.

Segundo, el concepto de desarrollo naval, en sinergia absoluta con el de desarrollo marítimo, implica una proyección regional, que en manera alguna pretende ser de rango de poder global o mayor con operaciones de alta intensidad sostenidas más allá de océanos lejanos, es decir, no está en los rangos 1, 2 y 3 del modelo de Grove, pero tampoco corresponde a ninguno de los rangos 7, 8 y 9 de mero control policial o de aguas exclusivamente jurisdiccionales, sino a alguno entre el 5 y 6, es decir, se mantiene una armada mediana de proyección.

Tercero, el país por su condición geográfica, le corresponde ser marítimo y su comercio así lo demuestra, con una dependencia del transporte marítimo superior al 94%, según los registros y estadísticas oficiales anuales del Estado.

Cuarto, la pretensión de terceros en los escenarios soberanos marítimos de Colombia está vigente; con demandas por resolver, ojalá no atendiendo

los estrados internacionales, que en manera alguna suplen la acción directa entre los implicados cuando de estados se trata y median instrumentos legales y vigentes entre los mismos. Además, con diferendos abiertos y con nuevas situaciones que surgen de ordenamientos y coyunturas.

6. HACIA UNA MARINA MEDIANA DE PROYECCIÓN REGIONAL

La Armada Nacional ha planteado en un futuro convertirse en una Armada Mediana de Proyección Regional, esta iniciativa viene orientada con la visión que se tiene de Colombia como un país influyente en el ámbito marítimo, ubicándolo como una potencia oceánica, término acuñado por la Vicepresidencia y la Comisión Colombiana del Océano. Asimismo, la Armada Nacional se vincula a esta visión de futuro como parte de su obligación constitucional de ser parte de la seguridad, desarrollo y bienestar de los colombianos, en este caso participando en la difusión, desarrollo y protección de los intereses marítimos nacionales.

En esta visión la Armada Nacional se proyecta para el año 2030 como una “Marina Mediana de Proyección Regional”; lo que conceptualmente es el control adecuado de sus espacios marítimos, fluviales y terrestres, a través de sus capacidades, para cumplir con sus múltiples roles; como el resultado de un justo balance entre el tamaño de la fuerza y su capacidad para desplegarla en estos espacios, de manera que estemos a la altura de países de nuestro entorno regional, más aún si consideramos nuestra condición de país bioceánico (Santamaría, 2017).

Actualmente, la Armada Nacional se ubica en un nivel de fuerza de capacidad de defensa intermedia y mediante el plan 2030 se ha determinado la cantidad de fuerza necesaria en los diferentes componentes para alcanzar una estatura estratégica adecuada para una AMPRE. El plan prevé la renovación, generación y modernización de capacidades estratégicas para cumplir las funciones constitucionales en el ámbito nacional, contribuir a la prosperidad, bienestar y crecimiento del país y mantener una capacidad de disuasión creíble que garantice la soberanía y la integridad del territorio marítimo.

Para cumplir el Plan de Desarrollo 2030, se ha planteado una estrategia pentagonal desde el año 2006, la cual se ha venido modernizando y ajustando a las realidades del momento en tres grandes planes: el primero, el “Plan Orión” el cual fue un plan de fortalecimiento

institucional en cada uno de sus componentes; el segundo, el “Plan Puente”, con el propósito de sostener las capacidades actuales de la institución y el tercero, el “Plan Faro” con el cual se plantea el desarrollo de la Armada Nacional en el posacuerdo y la renovación de capacidades.

Un aspecto importante para poder llevar a cabo la transformación en el posacuerdo son los cuatro principios rectores que propuso Santamaría (2017), que a continuación se relacionan:

- **La redistribución gradual de la Fuerza potenciando nuestro personal y mejorando su bienestar:** con lo cual se busca un adecuado balance en sus tres componentes frente a las nuevas realidades.
- **Empleo dual de medios:** el empleo de las capacidades de una maquinaria de guerra en su contribución al desarrollo socioeconómico de Colombia.
- **Innovación para alcanzar la autosuficiencia tecnológica:** potenciar el talento humano y la gestión del conocimiento para fortalecer los procesos de desarrollo naval, adaptados a las necesidades particulares de Colombia y la región.
- **Exportación de productos navales, capacitación y entrenamiento:** colocando al alcance de los países amigos la experiencia adquirida en la lucha contra los delitos transnacionales y los avances tecnológicos alcanzados.

Estos principios permiten adaptar la estrategia a las condiciones actuales del país en épocas de posacuerdo, manteniendo la visión de llegar a ser una Marina Mediana de Proyección Regional, de esta manera se mantienen los cinco vértices de la estrategia pentagonal de la Armada Nacional, incorporándoles los cambios necesarios. A continuación, se relacionan los principales aspectos de los vértices del Pentágono Naval contenidos en el Plan Estratégico 2015-2018 de la Armada Nacional, con los cuales la Armada pretende proyectarse como una AMPRE:

1. **La defensa y la seguridad nacional:** Se enmarca fundamentalmente en la defensa de los intereses nacionales y los derechos de los colombianos, sus recursos y sus bienes, con el objeto de crear condiciones de desarrollo, bienestar y crecimiento económico sostenible. El vértice integra el concepto de la Defensa Nacional que comprende salvaguardar la soberanía y la integridad territorial, generar una disuasión sobre potenciales amenazas presentes y futuras.

2. **Seguridad Marítima y Fluvial Integral:** Tiene como objetivo garantizar la seguridad integral del territorio marítimo y fluvial, proteger los intereses marítimos y fluviales de la nación y ejercer la autoridad en el mar. En este campo de acción se debe proteger el desarrollo de todas las actividades marítimas y fomentar el uso racional del mar mediante una vigilancia y control de todo el espacio marítimo, costero y fluvial, en coordinación con la Dirección General Marítima.
3. **Apoyo al desarrollo del País:** Se concibe no solo a través de la vigilancia y control de los espacios marítimos, costeros y fluviales; sino también, a través de la protección de sus recursos. Para ello se busca coadyuvar al control de la explotación racional del mar y sus recursos renovables y no renovables y contribuir activamente a la investigación científica marina, con el propósito de generar el conocimiento necesario para la efectiva explotación, uso y protección del medio marino.

También se quiere contribuir a través de COTECMAR en la generación de conocimiento, talento humano, reconocimiento, buenas prácticas y capacidades a nivel nacional, que posicionen a la Armada Nacional como un dinamizador de la economía y multiplicador de fortalezas que contribuyen al desarrollo y crecimiento económico del país.

4. **Seguridad Ambiental:** Mediante la contribución activa en la protección del medio ambiente, no solo implementando dentro de los procesos y actividades institucionales un adecuado sistema de gestión ambiental; sino además, realizando operaciones navales relacionadas con la prevención de actividades que atenten contra el medioambiente marino y contribuyan a la protección de los recursos marinos renovables y no renovables, al combate al tráfico ilícito de especies y la protección de especies en peligro de extinción.

Por otra parte, la Armada Nacional contribuye con sus medios al desarrollo de operaciones de mitigación, atención, control y seguridad cuando se han producido hechos que afectan al medio ambiente, como derrames o vertimientos de hidrocarburos o sustancias nocivas.

5. **Proyección internacional:** Como instrumento de la política exterior del gobierno nacional participando en operaciones navales

combinadas, foros internacionales, proyectos de investigación científica marina y programas de capacitación y entrenamiento a terceros países en el marco de acuerdos y convenios, bajo una agenda de multilateralidad. También con la participación en operaciones de cooperación y asistencia humanitaria, operaciones multinacionales de paz y diplomacia naval para mostrar el pabellón nacional en los puertos y mares del mundo, así como en programas de intercambio en las áreas académica, tecnológica y científica.

Por otra parte, la Armada Nacional en su plan de desarrollo 2030 plantea la renovación, ampliación y transformación de su fuerza, principalmente con el desarrollo de la industria naval, quien será la encargada de construir los buques para completar la proyección de fuerza; pero también se contempla adquirir medios acordes a los desarrollos tecnológicos necesarios para renovar y mejorar las capacidades actuales como es el caso de la fuerza submarina y el componente aeronaval. Sin embargo, como se analizó con anterioridad los medios que se adquieran siempre estarán por debajo de las expectativas y de los estándares cambiantes de clasificación de las marinas, que principalmente se hacen con base a la cantidad y capacidad de los medios navales.

Por esto, a pesar de los incrementos de fuerza y capacidades que se adquieran como resultados del plan de desarrollo y el plan estratégico, será relevante considerar nuevamente las cuatro razones ya mencionadas con las cuales la Armada Nacional mantiene su visión de AMPRE, esta vez relacionándolos con los aspectos funcionales del plan estratégico 2015-2018 a saber:

- Proyección no por los medios sino a través de impacto e influencia, para ello la estrategia a través del vértice de proyección internacional plantea ser influyente a través de la cooperación regional, participación en operaciones internacionales y operaciones de ayuda humanitaria, en las cuales se tiene trayectoria como Unitas, Panamax, Bracolper, Deux tricolours, Desi, Rimpac, Jamaica Exchange y múltiples operaciones binacionales con países de centro y sur américa; pero además siendo participe en nuevos escenarios como lo son la operación Atalanta, Ocean Shield, el ejercicio Dawn Blitz y las expediciones científicas a la antártica las cuales generan un alto reconocimiento.

La cooperación triangular genera gran influencia en Centroamérica y el Caribe, con este modelo la Armada Nacional capacita en la región

a miembros fuerzas navales, de guardacostas o de infantería de marina, en temas de interdicción marítima, inteligencia y operaciones fluviales, de esta manera la experiencia y doctrina es utilizada para generar lazos de cooperación e influencia regional.

Finalmente, el concepto de Red Naval permite coordinar los apoyos no solamente al interior del territorio colombiano, con la Policía Nacional, el Ejército Nacional y la Fuerza Aérea Colombiana, sino extrapolándolos con los Estados Unidos y con todos los países inmersos en las zonas de tránsito y arribo de este flagelo generando actualmente una estrategia exitosa ha ganado el reconocimiento de los aliados.

- Desarrollo naval en sinergia con el desarrollo marítimo, aquí se conjugan los dos primeros vértices brindando las condiciones necesarias para la protección y desarrollo de los intereses marítimos a través de la seguridad integral del territorio marítimo nacional con lo cual se permite la expansión y crecimiento de sector marítimo. El vértice de apoyo al desarrollo marítimo contribuye mediante el crecimiento de la industria naval astillera, la creación de empleo de calidad, el desarrollo de industrias asociadas al sector y exportación de productos de alta tecnología a marinas de otros países, pero de manera fundamental construyendo los medios navales necesarios con la tecnología de vanguardia que le permita a la Armada Nacional estar presente en los escenarios mundiales donde se hacen presentes las marinas con estatura estratégica.
- Condición geográfica, la cual demanda ser influyente, pero a la vez protagónico en los aspectos que son de interés común como son las diferentes amenazas en el escenario marítimo regional, por ello cobra nuevamente importancia el vértice de proyección internacional mediante el desarrollo de estrategias regionales con propuestas como la Red Naval u operaciones On Call para atender las amenazas donde la Armada Nacional deberá tener un rol de liderazgo. El vértice de seguridad ambiental aportando las capacidades en atención de emergencias y desastres donde la comunidad internacional lo demande.
- La pretensión de terceros en escenarios marítimos soberanos de Colombia, soportada en el vértice de Seguridad y defensa nacional, el cual está perfectamente definida en los términos de defender la integridad y soberanía del territorio nacional frente a potenciales amenazas presentes y futuras. Aquí será fundamental las nuevas

capacidades que brinde el plan de desarrollo 2030 y las capacidades de interoperabilidad, la eficacia y el reconocimiento que se ha logrado en la participación en operaciones internacionales, cada vez con más altos estándares, lo cual realmente genera una capacidad de disuasión creíble.

La interrelación del plan de desarrollo y el plan estratégico naval con las razones que soportan la visión de la Armada Nacional de convertirse en una AMPRE, sin duda alguna permiten afirmar que las pretensiones han pasado a ser líneas de acción que en un futuro contribuirán a posicionamiento de la Marina de Colombia como una Armada Mediana de Proyección Regional.

Conclusiones

- El destino de la Marina de Colombia se dirige hacia una visión de estatura mediana, suficiente para garantizar los intereses vitales de la Nación ante cualquier pretensión de una voluntad contrapuesta, expandir su influencia de cooperación para mejorar la estabilidad de nuestros vecinos regionales en contraposición a las amenazas de carácter transnacional, en las cuales se tiene experiencia, pero que además requieren de la acción coordinada, conjunta y combinada con otras naciones para enfrentarlas exitosamente.
- Llevar el desarrollo tecnológico en forma de productos navales de calidad, ejercer un eficiente control y vigilancia marítima, estar prestos a asistir y atender en caso de necesidad ante las crecientes amenazas de carácter natural; desarrollar la función científica y asistir en las aguas internacionales en donde la cooperación internacional sea necesaria, son actividades que permiten una presencia eficaz en el escenario local y el entorno regional con miras generar la imagen real de una AMPRE.
- La visión de una Armada Mediana de Proyección Regional (AMPRE), se fundamenta en los aspectos iniciales planteados y refrendados en la adopción del modelo y la proyección hacia la clasificación en el mediano plazo: 1. Eficiencia en el conocimiento y aprovechamiento de sus espacios marítimos, 2. Incidencia en aguas internacionales y 3. La defensa de nuestros intereses vitales.
- Las clasificaciones de las armadas tipo, podrán seguir variando, pero el concepto de la visión es el que debe tenerse presente y claro.

- Aun cuando actualmente la jerarquización demanda más medios y capacidades a las marinas que quieren tener una mayor estatura, estas no son imperativas a la pretensión real de la Armada Nacional de ser una AMPRE y que se fundamenta en lineamientos y propósitos estructurados en aspiraciones reales.
- Es necesario continuar los estudios a nivel estratégico de los temas navales y marítimos haciendo una lectura juiciosa de los eventos, de los pensadores, de sus análisis, del cambio del contexto, con el fin de anticiparse a los cambios, prevenir calamidades y aprovechar las potenciales oportunidades para mantener la conciencia situacional de que los eventos del mar influyen siempre en la tierra, pero especialmente para los países marítimos como Colombia.
- La Armada Nacional se ha alineado a la visión de país, orientando sus esfuerzos para convertirse en una AMPRE y contribuyendo con ello al deseo de Colombia de ser un país marítimamente influyente y proyectado como una potencia oceánica.
- En su análisis y balance de potenciales y capacidades, la Armada Nacional identificó su nivel de jerarquía, identificando las necesidades para proyectar en un futuro su fuerza en sus espacios marítimos y alcanzar una estatura estratégica que le permita ser un actor importante en el entorno regional.
- El Plan 2030 permite a la Armada Nacional renovar, mantener y modernizar sus capacidades estratégicas contribuyendo a la seguridad y desarrollo del país, el bienestar de los conciudadanos y el fortalecimiento y desarrollo de los intereses marítimos.
- En la situación actual de tránsito al posacuerdo, los principios orientadores frente a las nuevas realidades, le brindan flexibilidad y le dejan asumir las funciones tradicionales. Los nuevos retos permitirán potenciar su fuerza, adquirir un grado de autonomía tecnológica y poner su conocimiento y experticia al alcance de países amigos posicionándose como una Armada influyente en la región.
- A pesar de la exigencia de mayores capacidades en la jerarquización de una AMPRE, la Armada Nacional a través de su Estrategia Pentagonal desarrolla objetivos como proteger los intereses marítimos, proteger los derechos, recursos y bienes de los colombianos, tener una capacidad de disuasión creíble como herramienta de la diplomacia,

ejercer un adecuado control del mar, contribuir al desarrollo marítimo, económico y tecnológico del país, proteger y garantizar la explotación de los recursos naturales y ser un actor importante en el entorno regional a través de la cooperación internacional, la participación en operaciones internacionales y la contribución en la lucha contra delitos transnacionales, los cuales contribuirán a que la Armada Nacional se proyecte como una AMPRE.

Referencias Bibliográficas

- Armada Nacional. (2015). *Plan Estratégico Naval 2015-2018*. Bogotá.
- Booth, K. (1979). *Navies and Foreign Policy*. Holmes and Meier. Nueva York.
- Button, Blickstein, Smallman, Newton & Poole. (2008). *Small Ships in Theater Security Cooperation*. RAND National Defense Research Institute. Santa Mónica.
- Comisión Colombiana del Océano. (2016). *Hacia una Potencia Oceánica*. Secretaria Ejecutiva Comisión Colombiana del Océano. Bogotá.
- Comisión Colombiana del Océano. (2017). *Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros*. Comisión Colombiana del Océano, Bogotá.
- Grove, E. (1990). *The Future of Sea Power*. Routledge. Londres.
- Hill, J. (1986). *Maritime Strategy for Medium Powers*. Croom Helm. Londres.
- National Defense Canada. (2001). *Leadmark The Navy's Strategy for 2020*. Royal Canadian Navy. Ottawa.
- National Defense Canada. (2016). *Leadmark 2050, Canada in a New Maritime World*. Royal Canadian Navy. Ottawa.
- Morris M. (1987). *Expansion of Third World*. Palgrave Macmillan. Londres.
- Ministry of Defense. (2011). *Joint Doctrine Publication 0-10: British Maritime Doctrine*. Disponible en: www.mod.uk/dcdc
- Mulqueen, Sanders & Speller. (2014). *Small Navies: Strategy and Policy for Small Navies in War and Peace*. Ashgate Publishing Limited. Farnham.

- Ruger, W. (2006). *Economics and Maritime Strategy: Implications for the 21st Century*. Naval War College. Newport.
- Santamaría, L. Almirante. (2017). *Una Armada flexible que se adapta a las necesidades de Colombia en el postconflicto y su contribución a la seguridad regional*. Ponencia realizada en el V Congreso de Diseño e Ingeniería Naval y la VII Feria Internacional de la Industria Naval Colombiamar 2017. Cartagena.
- Till, G. (2007). *Poder Marítimo: Una guía para el siglo XXI*. Instituto de Publicaciones Navales. Buenos Aires.

CAPÍTULO V

IMPACTO DEL PODER MARÍTIMO EN LA POLÍTICA EXTERIOR - DIPLOMACIA NAVAL*

SERGIO URIBE CÁCERES ¹

“Una buena Armada no es una provocación de guerra, ella es la más segura garantía de paz”.

Theodore Roosevelt, diciembre 2 de 1902.²

Introducción

El Plan Estratégico Naval (PEN) 2015-2018 de la Armada Nacional de Colombia reafirma la intención de esa Institución de convertirse en una “Armada Mediana de Proyección Regional”, lo que visualiza como una “herramienta esencial para el crecimiento y seguridad del país, instrumento fundamental de las relaciones internacionales del Estado y garante de la soberanía e integridad del territorio marítimo y fluvial” (Armada de Colombia, 2015, p. 2). En el orden interno el PEN estipula que los objetivos de la Armada deben fortalecer el entorno de seguridad y seguir contribuyendo para que el país alcance un estado de prosperidad, bienestar y crecimiento; además de cooperar activamente al desarrollo del poder marítimo y fluvial.

* Este capítulo es resultado del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, del Departamento Armada de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Hace parte del Grupo “Masa Crítica”, identificado con código COL123-247 en COLCIENCIAS y categorizado en “C”.

- 1 Fue revisado y editado para el presente libro por el Capitán de Navío (RA) Sergio Uribe Cáceres, del artículo de reflexión de los alumnos del Curso de Estado Mayor Armada CEM-2016 Capitán de Corbeta Jorge Alberto Cabrera Botero, Capitán de Corbeta Eduardo Tovar Beltrán y Capitán de Corbeta Andrés Julián Trujillo Rosero, para la Especialización en Seguridad y Defensa Nacional de la Escuela Superior de Guerra.
- 2 Presidente No. 26 de los EE.UU. y Premio Nobel de Paz en 1906. Citado por Gabriel Román Lazarovich en La Gran Flota Blanca. Revista Armada N° 4. Santiago, 2009, pág. 349.

Como complemento del diagnóstico interno el documento analiza el entorno estratégico actual del país en América Latina y el Caribe, concluyendo que abarca un escenario de características multidimensionales en el cual confluyen asuntos que “como el desarrollo socioeconómico, el medio ambiente, la explotación ilícita y depredación de recursos naturales, los diferendos limítrofes, el desarrollo tecnológico, entre los más visibles, potencian el riesgo a la seguridad nacional” (p. 2). Este ambiente externo en el que la Armada colombiana interviene por medio de su Rol Internacional, implica la participación en operaciones navales con otras Marinas de la región, del continente y, como lo ha venido haciendo de manera más frecuente, en otros océanos allende Suramérica.

A ese respecto, creemos que en un país sin conflicto interno las operaciones internacionales se convierten en un elemento esencial para el crecimiento de una Marina de tamaño mediano. Siendo la Armada un instrumento de la política exterior de la Nación –lo que se ha dado en llamar Diplomacia Naval “como consecuencia de la utilidad diplomática creciente de las Armadas por las características fundamentales de las fuerzas navales en sí mismas” (Till, 2009, p.343)– su participación en Operaciones de Paz o de Asistencia y Ayuda Humanitaria, la presencia en ejercicios navales con Armadas de diferentes países, las misiones de buena voluntad para mostrar el pabellón nacional y los programas de capacitación y entrenamiento a terceros países afectados por el narcotráfico transnacional, nos habilita, según afirma el comando de la Armada, para “participar de una manera combinada en fuerzas multinacionales para ser mucho más eficientes en neutralizar esas amenazas” (Santamaría, 2015, p.10).

La Armada de Colombia se ha constituido,

En un referente mundial en la prevención de delitos transnacionales y la lucha exitosa contra el crimen en los espacios marítimos, encontrando múltiples escenarios de participación que han significado no solo el reconocimiento internacional sino un verdadero fortalecimiento del poder naval en pro de una estrategia marítima (Wills, 2014, p. 2).

Por tanto la Institución naval ha incrementado paulatinamente su intervención en operaciones de carácter internacional, las cuales se enunciarán las principales más adelante en el presente capítulo.

El poder nacional, definido en el Manual de Seguridad y Defensa Nacional publicado por el Comando General de las Fuerzas Militares

en 1996, como la capacidad de una nación para alcanzar sus objetivos nacionales mediante la acción de todos sus medios disponibles, se desarrolla sobre los ámbitos externo e interno. En el primero de estos ámbitos, el Estado usa al poder nacional para que actúe a través de los canales diplomáticos, culturales y comerciales establecidos con las demás naciones, para asegurar la prevalencia del interés nacional frente a los intereses, antagonismos y presiones de otros Estados (CGFM, 1996). Con base en lo anterior, podría deducirse que posiblemente existieron problemas en el accionar del poder nacional para defender los intereses nacionales durante la secesión de Panamá y, actualmente, que pueden existir deficiencias para usarlo de forma efectiva en el caso de las demandas de Nicaragua contra Colombia sobre el territorio marítimo en el archipiélago de San Andrés y Providencia.

En ese orden de ideas, siendo los objetivos nacionales la manifestación objetiva de los intereses nacionales (CGFM, 1996), y que para el Estado colombiano tanto la promoción de la prosperidad general, entendida como la seguridad y el bienestar de la nación, como la mantención de la integridad territorial son objetivos nacionales relacionados con la finalidad básica del Estado (Asamblea Constituyente, 1991), puede inferirse que estos no fueron protegidos de forma efectiva por el poder nacional en los casos mencionados. De hecho, es válido analizar la incidencia de una muy probable falla del Estado en algunos aspectos de influencia internacional, entre ellos el cabal entendimiento y aplicación del poder marítimo nacional, en los casos específicos mencionados.

Particularmente, en el primer caso, el Estado carecía de poder naval, de cultura marítima y, por consiguiente, de conciencia e intereses marítimos, es decir, no poseía poder marítimo. En el segundo caso, Colombia poseía un poder naval superior al de Nicaragua y unos intereses marítimos definidos, por lo tanto, el problema se presentó en la conciencia marítima, materializada en la falta de voluntad del Estado para accionar su poder marítimo y, por ende, su poder nacional. Uno de los aspectos que influyeron, además de la ausencia de gestión diplomática consistente y permanente y de la interacción con los actores internacionales y otros de impacto; fue el desapego por asimilar, comprender y aplicar la conciencia marítima, inicialmente creando condiciones de plena aceptabilidad de los habitantes nativos (raizales), generando apego absoluto de su parte al Estado colombiano, mediante obras, planes y efectos positivos de desarrollo y prosperidad evidenciables ante la comunidad internacional,

y luego la demostración clara del empleo de todos los medios disponibles para no discutir la “cosa juzgada” (Alonso, 2016).

El problema de contar con cultura y conciencia marítimas deficientes en Colombia no es nuevo, y está relacionado directamente con la localización de su heartland, deficientemente interconectado con sus costas y, por consiguiente, con el mundo. En efecto, el factor que soporta y potencia la conciencia marítima de una nación está relacionado directamente con la economía generada a partir del aprovechamiento de los recursos y de las actividades marítimas, y no es otra cosa diferente a la existencia de una “cultura marítima” (Alonso, 2016).

Por ejemplo, gracias a su industria marítima, Panamá triplicó su Producto Interno Bruto (PIB) entre los años 2000 y 2015, aportando un 33.5% del total, generando a su vez el desarrollo de diferentes actividades relacionadas con el sector (La Prensa, 2014), y gracias a la ampliación del canal interoceánico, ese país proyecta un crecimiento de su economía del 6.5% de forma sostenida durante los próximos 10 años, cuyas actividades económicas derivadas de las actividades marítimas alrededor del canal aportarán el 45% del PIB nacional.

Colombia, por su parte, no es ajena a la realidad económica mundial. De acuerdo con un estudio realizado en el año 2014 por el Grupo Asesor de Comando de la Armada Nacional, el 97% de las exportaciones colombianas fueron realizadas a través de vía marítima, equivalente a 154 millones de toneladas (Alonso y Medina, 2014). Por lo anterior, es necesario que Colombia puntualice, fortalezca y dé prioridad a sus intereses nacionales, a través de sus objetivos políticos, orientando los esfuerzos en todos los niveles del poder nacional hacia su desarrollo y crecimiento como potencia marítima regional. En el mismo sentido, el desarrollo se verá reflejado directamente en el bienestar, progreso y satisfacción común de la población, mientras que la Armada deberá ser el soporte que garantice la seguridad marítima nacional, generando tranquilidad y estabilidad en el desarrollo marítimo y sus objetivos políticos afines, a través de un poder naval acorde a los intereses marítimos nacionales (Armada de Chile, 2009).

Precisamente, el mar ofrece las mejores posibilidades para influenciar en el ámbito externo a favor de los intereses nacionales, y Colombia posee territorio en el mar Caribe y en el océano Pacífico, una posición geoestratégica privilegiada dentro de los países suramericanos.

De ahí que, entre otras causas “(...) la consolidación de la presencia y posicionamiento de Colombia en instancias globales, multilaterales, regionales y subregionales para la defensa y promoción de los intereses nacionales (...)” (Ley 1753 de 2015, PND, 2014), como una de las cuatro acciones para la materialización de la estrategia de promoción y aseguramiento de los intereses nacionales a través de la política exterior y cooperación internacional (Presidencia de la República, 2014, p.641-642), aunque no establece mecanismos claros para la ejecución del plan en este sentido por parte de la Armada Nacional, o con relación al ámbito marítimo.

A pesar de esto, la Armada Nacional, en el PEN 2015-2018, establece como visión al 2030 ser una “Armada Mediana de Proyección Regional” (Armada Nacional, 2015), clasificación dada a las marinas con la habilidad de proyectar una significativa cantidad de fuerza naval hacia una cuenca oceánica adyacente al país de origen (Grove, 1990). Lo que es más importante en esta visión, es el alcance que a futuro transfiere para el Estado colombiano, puesto que contribuirá a que Colombia sea considerada como una potencia marítima regional. En este rango de potencias se encuentran los países que pueden influenciar los acontecimientos en el mar, o a través del uso de este medio, para preservar su identidad e intereses nacionales (Gutiérrez, 2006). Pero, ¿cómo puede Colombia alcanzar este propósito?

La respuesta es difícil de encontrar. Ciertamente, debe existir una clara y decidida voluntad del Estado, entendiendo esta como el elemento dinamizador de los medios, las intenciones y el capital humano, o en su concepto contrario, como aquel que paraliza la interacción y proyección de esos mismos medios, el desarrollo de su capital humano y, por ende, la neutralización del logro de las intenciones. Esta voluntad es necesaria para emprender todas las acciones en pro de este objetivo, y, por tanto, el poder nacional debe volcarse hacia este propósito con todos los medios disponibles.

La participación de buques y aeronaves de la Armada Nacional en operaciones internacionales para preservar el buen orden en el mar, incidirá de forma positiva en el accionar de las estrategias nacional, marítima y naval para alcanzar las metas propuestas en el PEN y en el PND. Sin embargo, existen posiciones contrarias a la visión de la Armada Nacional, en especial en lo referente a su participación en operaciones internacionales, que se constituyen en desventajas y, algunas de estas, en

amenazas para alcanzar su visión. Por ejemplo, el alto costo que implica el envío de un buque de guerra con toda su tripulación a un territorio marítimo en ultramar es esgrimido por algunos como motivo suficiente para no despacharlo, en vista que existen otras necesidades en salud, educación o infraestructura que podrían ser suplidas con ese dinero.

Con el mismo propósito, algunos se preocupan por las posibles repercusiones políticas y económicas que, en el plano internacional y especialmente en el regional, podrían generarse por la participación de un buque colombiano en una fuerza de tarea multinacional que esté liderada por una potencia mundial contraria a ciertos intereses o ideologías, verbigracia los Estados Unidos. En efecto, la operación dentro de una fuerza de tarea de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) puede producir cierto malestar en países como Venezuela y sus aliados bolivarianos, Irán o incluso en el autodenominado grupo terrorista Estado islámico, entre otros.

Finalmente, existen argumentos relacionados con los prolongados periodos de navegación y efectos que se causan por esta razón entre las tripulaciones y sus familias, aspectos de sanidad y amenazas a la integridad de los marinos cuando se exponen a peligros fuera del territorio nacional y en otro sentido, a los problemas conexos con el desgaste del material, especialmente en la maquinaria, equipos y sistemas, y estructura de los buques, que acortan su vida útil de forma acelerada.

En este sentido, en el subcapítulo siguiente se identifican las operaciones navales multinacionales, describiendo su área de operaciones, misión, importancia y participantes, haciendo una descripción especial sobre aquellas en las que ha participado la Armada Nacional, precisando los beneficios que aportaron para el Estado colombiano.

1. OPERACIONES NAVALES MULTINACIONALES

Operación Rimpac - RIM of the Pacific

La operación RIMPAC es el ejercicio de guerra naval convencional más grande del mundo, realizado cada dos años pares durante los meses de junio y julio, en Honolulu, Hawái, donde se encuentra destacada la Flota del Pacífico de los Estados Unidos en la Base Naval de Pearl Harbor. Esta operación involucra a la Flota del Pacífico de los Estados Unidos como país anfitrión, y a una multitud de buques de guerra pertenecientes a países invitados.

El objetivo principal de estos ejercicios es mejorar el nivel de competencia táctica y adiestramiento realista y adecuado de las unidades que participan, mediante la mejora de la interoperabilidad. En ese sentido, se desarrollan ejercicios de guerras antiaérea, superficie, antisubmarina, mando y control, embarque de misiles, ejercicios de disparo, tránsito restringido, operaciones anfibia y control de tráfico marítimo, entre otros (El Tiempo, 2014). Lo anterior, ayuda a promover la estabilidad de la región en el océano Pacífico y por ende, redundando en beneficios relacionados con la seguridad marítima y en la mejora de sus habilidades para la conducción de la guerra y la lucha contra el terrorismo, contra las armas de destrucción masiva, y contra la piratería, así como en la prestación de asistencia humanitaria (Huntington, 1999).

Es importante recalcar que en la medida en que las diferentes armadas dan continuidad a su participación, van escalonando su posición a nivel grupo de tarea, llegando a ser destacados como unidad de comando y control de esta gran flota multinacional. Por lo anterior, para estos países es importante sostener la continuidad de su contribución en este tipo de operaciones, que no solo garantizan el alto nivel de alistamiento y entrenamiento de las unidades en operaciones a nivel fuerza de tarea, sino que también les permitirá ser verdaderamente influyentes en la región en diferentes ámbitos, logrando así reconocimiento a nivel internacional y de esta forma, obteniendo apoyo de los diferentes países con los que se participa (estatura estratégica).

La inserción en este tipo de operaciones permite obtener beneficios de nivel estratégico en el ámbito político, además de aquellos de índole táctico y operacional, por cuanto permiten acceder al desarrollo de los atributos que solo una fuerza naval puede generar en beneficio de la política internacional de un Estado, como son el simbolismo y diplomacia naval. En este sentido, Geoffrey Till, consolidando el pensamiento general sobre el tema, indica que “(..) la estrategia marítima y el uso de las fuerzas navales debería ser adoptado como parte de la estrategia nacional y para los propósitos políticos que los líderes de la nación esperan alcanzar.” (Till, 2009, p.253)

A pesar de que estas operaciones datan desde el año de 1971, la participación de la Armada Nacional ha sido bastante limitada, consistente en el envío de personal de oficiales para desempeñarse en el Estado Mayor, y tan solo en el año 2014 envió a la Fragata ARC “Almirante Padilla”, cuya destacada participación en el desarrollo de los

diferentes ejercicios permitió contar con la oportunidad de mostrar una posición más alta en la siguiente versión de la operación en el año 2016. Desafortunadamente, para ese año la Armada Nacional no consideró el envío de buques y su participación se limitó al envío de personal para formar parte del Estado Mayor.

Operación Diesel Electric Submarine Initiative (DESI)

El programa DESI se inició en el año 2001 por iniciativa del Gobierno de los Estados Unidos y con la participación de algunos países de Suramérica y Europa. La planeación operativa y logística así como la ejecución de la operación, están a cargo del Departamento de Defensa de los Estados Unidos y se lleva a cabo en aguas norteamericanas de los océanos Atlántico y Pacífico por lo general una vez al año. Su propósito principal es el de aumentar el entrenamiento de las tripulaciones y capacidades de unidades de superficie, aéreas y submarinas, en escenarios reales de guerra naval donde predomina la guerra antisubmarina, para lograr el más alto grado de alistamiento de una fuerza multinacional ante la eventualidad de una verdadera amenaza global. Así mismo, el entrenamiento de estas fuerzas navales ayuda a la cooperación multilateral de formación y mejorar la interoperabilidad conjunta.

De lo anteriormente dicho, es importante resaltar que los submarinos convencionales son considerados como una amenaza para el Departamento de Defensa de los Estados Unidos, teniendo en cuenta que se prevé su uso como mecanismo en las guerras de cuarta generación en contra de ese país, por medio de tácticas no convencionales de guerra antisubmarina (señuelos y engaños, operaciones de información y guerra psicológica). Por consiguiente, es importante que esta clase de tácticas sean evaluadas en el desarrollo de estos entrenamientos, de tal forma que se garantice el alistamiento y acople multinacional de las fuerzas, teniendo en cuenta que hoy, la estrategia para contrarrestarlas se basa en la capacidad de tomar la iniciativa rápidamente, para asegurar el espacio de batalla bajo términos y condiciones propios (Huntington, 1999; Till, 2007).

Por tal razón, es muy importante que la flota de los Estados Unidos se mantenga en un alto nivel de entrenamiento y en la capacidad de articular una fuerza multinacional en caso de ser necesario. En este sentido, para el cumplimiento de este propósito, se realiza el desplazamiento de submarinos convencionales (diésel-eléctricos)

hacia las áreas de operaciones anteriormente mencionadas, los cuales serán los objetos de búsqueda y detección por parte de una flota naval durante el desarrollo de estos ejercicios, teniendo en cuenta que la Marina de los Estados Unidos no posee este tipo de submarinos y que estos se caracterizan por la navegación silenciosa a bajas velocidades, carga de baterías a profundidad de periscopio y capacidad de operar exclusivamente con batería durante largos períodos de tiempo (Cubides, 2008; Service y News, 2011).

Si bien, estas operaciones iniciaron en el año 2001, la Armada Nacional envió submarinos tipo “209” de forma regular entre los años 2004 y 2007, obteniendo grandes ventajas para Colombia en el entrenamiento de tácticas submarinas no convencionales, evasión y ataque submarino ante nuevas tecnologías antisubmarinas, mejorar la interoperabilidad submarino – aeronave – superficie – estación de tierra, capacitación en la reacción ante diferentes tipos de emergencias, y entrenamiento en la toma de decisiones ante diferentes escenarios de guerra o situaciones operacionales, entre otras.

Operación ‘Atalanta’

La Operación Atalanta (OA) viene siendo realizada por la Fuerza Naval de la Unión Europea (EUNAVFOR) desde el año 2008 en aguas del golfo de Adén, mar Rojo, cuenca somalí y océano Índico, con base en el mandato 851 del Consejo de Acción Conjunta de la Unión Europea (UE), basado en varias resoluciones del Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), con el fin de proteger los buques del Programa Mundial de Alimentos (WFP), de la Misión de la Unión Africana en Somalia (AMISOM) y otros vulnerables; disuadir y neutralizar la piratería y el robo armado en el mar; monitorear las actividades de pesca en la costa de Somalia; y soportar otras misiones de la UE y de organizaciones internacionales que trabajan para fortalecer la seguridad marítima y las capacidades en la región (EUNAVFOR, 2016).

De acuerdo con la página web oficial de la OA, desde su lanzamiento en 2008 se ha logrado a través de esta un 100% de protección de los buques del WFP y AMISOM, así como de otros buques vulnerables y se ha contribuido a la disuasión, prevención y represión de actos de piratería y robo armado fuera de las costas de Somalia; además de otras actividades relacionadas con el mantenimiento del buen orden en el mar. Los países contribuyentes para la OA son principalmente los asociados

a la UE, pero también lo han hecho otros Estados como Colombia, Montenegro, Noruega, Nueva Zelanda, Serbia y Ucrania, bien sea con el envío de buques o aeronaves de patrullaje, o de personal a integrar el estado mayor de la fuerza o para destacamentos de protección a bordo de buques del WFP y AMISOM (EUNAVFOR, 2016).

Colombia participó durante el año 2015 con el envío de una patrullera oceánica de la clase “20 de Julio” entre los meses de julio y septiembre, unidad que incluía un helicóptero mediano y un bote de interdicción, constituyéndose “(...) como la primera participación de la Armada Nacional en una operación naval combinada en contra de una amenaza declarada como tal por la ONU, desde la Guerra de Corea” (Cabrera Botero, 2016, p. 3). De acuerdo con la evaluación realizada por el Comandante de la OA, el buque se integró rápidamente y de forma efectiva en la Fuerza de Tarea 465 (TF465) y jugó una parte importante en el soporte de la misión, proveyendo la protección crítica a los buques de las Naciones Unidas y a otros vulnerables, y demostrando agilidad y versatilidad en todas las tareas impuestas, indicando que “durante el periodo de tarea, sus esfuerzos en el mar han contribuido en la ayuda a la represión de la piratería a su mínimo nivel desde el año 2009” (Smith, 2015, p. 1).

La participación de Colombia en esta operación le dio herramientas de influencia internacional a la política exterior colombiana, entre otras disponibles del poder nacional, que le sirvieron al Presidente de la República para gestionar ante la UE la aprobación de recursos económicos para el financiamiento del post-acuerdo de paz con las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia, y para la eliminación de la visa Schengen requerida por los colombianos para el ingreso a territorio de la UE. Además, permitió incrementar las capacidades de interoperabilidad con otras marinas europeas, entre las que se destacan la alemana y la española. Finalmente, esta operación presentó una excelente oportunidad para demostrar las capacidades y profesionalismo de la Armada Nacional en el cumplimiento de tareas contra amenazas asimétricas o convencionales, gracias a la experiencia adquirida durante años de lucha en el territorio nacional.

Operación Ocean Shield

La operación Ocean Shield (OOS), al igual que la OA, es una operación contra la piratería en el golfo de Adén y en el Cuerno de

África, con la misión de disuadir y neutralizar los ataques piratas, a la vez que se protegen los buques y se ayuda en el incremento de los niveles de seguridad en la región desde el año 2008 (NATO, 2016). La diferencia principal existente entre la OOS y la OA es que la primera no incluye dentro de sus objetivos la protección específica de los buques del WFP ni de AMISOM. Sin embargo, al igual que la OA, basa su mandato en las resoluciones del Consejo de Seguridad de la ONU y mantiene una estrecha colaboración con esta última con el fin de optimizar esfuerzos.

Colombia participó en esta operación con el mismo buque que en la OA, entre los meses de septiembre y octubre de 2015. Durante un encuentro en el océano Índico, en los que el HDMS “Absalon” y la PO ARC “7 de Agosto” realizaron ejercicios navales, el comandante del primero, CN Per Mol Petersen, manifestó:

“El encuentro y entrenamiento con el ARC “7 de Agosto” coloca nuestros esfuerzos anti-piratería en perspectiva. Esto es, que no solo la OTAN y Dinamarca son quienes hacen el esfuerzo. El problema tiene la atención global y la participación de Colombia muestra su voluntad para mirar más allá de sus propias aguas territoriales y tomar acción en el escenario global. Esto merece un gran reconocimiento. Nosotros no permitiremos un resurgimiento de la piratería en el área” (Oliveros, 2015, p. 11).

Por su parte, el Comandante del Comando Marítimo Aliado de la OTAN, Vicealmirante Clive Johnstone manifestó al término de la operación, que la unidad colombiana alcanzó un alto nivel de integración con la Fuerza de Tarea Combinada 508 (CTF508) y con las unidades de otras fuerzas de tarea en el área, haciendo una diferencia real en la región y demostrando ser una unidad extremadamente capaz y efectiva en el cumplimiento de la misión asignada (Johnstone, 2015). Los mensajes anteriores, permiten apreciar la relevancia que las participaciones en estas operaciones tienen para la comunidad internacional, y las posibilidades que por tal motivo se ofrecen a la nación colombiana para el beneficio de sus intereses nacionales.

Operación Malsindo

La operación Malsindo es el resultado de la presión ejercida por organizaciones no gubernamentales sobre los países costeros del Sureste Asiático, responsables por la seguridad marítima en el estrecho de Malacca, debido a los problemas que, sobre seguridad a la navegación, al comercio marítimo y a la seguridad energética, se venían produciendo

por las actividades de piratería en este importante paso marítimo internacional. Malsindo es el resultado, entonces, de la cooperación regional militar entre Malasia, Singapur e Indonesia para patrullar el estrecho de Malacca, y ha sido medianamente exitosa en reducir el número de ataques piratas, aunque no ha podido erradicarlos por completo (Mak, 2013).

Colombia no ha participado en esta operación, y teniendo en cuenta que el estrecho de Malacca es uno de los pasos marítimos más importantes del mundo, siendo la ruta más corta entre los océanos Índico y Pacífico, con un tráfico de más de 60.000 buques al año que transportan el 25% del comercio mundial, que incluye el 60% del petróleo que importa la República Popular China (Storey, 2006), es necesario destacar que ayudar en el control de la amenaza le permitirá a Colombia incrementar su influencia con potencias económicas que hacen parte de los denominados “tigres” asiáticos, que abriría importantes oportunidades para el comercio nacional dentro de la Asociación de Naciones del Sureste Asiático (Asean). Además, las aguas de la península de Malacca hacen parte de las denominadas “cuencas adyacentes”, a las que se hace referencia cuando se habla de las armadas medianas de proyección regional, como lo sugiere la visión 2030 de la Armada Nacional.

2. INCIDENCIAS EN EL ESTADO COLOMBIANO POR LA PARTICIPACIÓN DE LA ARMADA EN OPERACIONES MARÍTIMAS INTERNACIONALES

La participación de unidades a flote y aéreas de la Armada Nacional en operaciones marítimas internacionales tendrá incidencias en el Estado colombiano, relacionadas con la generación de influencia y fortalecimiento de la confianza mutua entre las marinas participantes, la asistencia humanitaria en operaciones multinacionales que ayuden en situaciones calamitosas naturales o antrópicas, el ejercicio de la diplomacia naval, la construcción y actualización permanente de interoperabilidad naval-militar para la aplicación regional y nacional, la consolidación de la Nación a través del orgullo nacional, el fortalecimiento del poder marítimo, la contribución al desarrollo económico mediante la protección de intereses marítimos, inclusive más allá del continente, en zonas de confluencia y del paso del tráfico marítimo con incidencia en nuestros puertos y el efecto como armada mediana de proyección regional, entre otras.

En contraparte, los gastos y las posibles retaliaciones que algunos actores internacionales podrían tener en contra de la Nación colombiana, son dos incidencias que pueden generarse a partir de la participación de unidades de la Armada Nacional en operaciones internacionales, que al final no resultan ser tan contraproducentes como superficialmente se podría apreciar. Como se verá, la interacción entre sí de todas las incidencias, genera desarrollo económico y bienestar a la Nación, y permite la construcción de cultura y poder marítimo, que contribuirán finalmente posicionar a Colombia como una potencia marítima regional.

El sistema internacional contemporáneo se caracteriza por presentar un conjunto de relaciones de poder inusuales, que aún no encajan adecuadamente en los modelos clásicos de la estructura de poder de las relaciones internacionales (Ghotme, 2011). Por lo tanto, en este nuevo escenario se encuentran nuevos actores no estatales, relaciones transnacionales y trans-gubernamentales, relaciones de poder con base en la economía de las naciones, nuevos conflictos, nuevas amenazas o amenazas no convencionales y un sinfín de nuevas variables que hacen de la seguridad colectiva, un modelo de defensa aceptado, por lo menos en el mundo occidental.

La seguridad colectiva es definida como la actuación de cierto grupo de Estados en un medio ambiente internacional anárquico, con propósitos y valores comunes, que se unen para conformar una estructura colectiva en la que retienen su soberanía, pero acuerdan seguir ciertos principios y normas para mantener la paz y el orden mundial (Zapolskis, 2012). Por consiguiente aparece como una oportunidad para las naciones en busca de incrementar su influencia política, en instancias de relevancia para sus intereses nacionales; a través del empleo de sus Fuerzas Armadas en escenarios fuera de su territorio, contra enemigos que no precisamente afecten estos intereses, pero, que de una u otra manera afectan el normal empleo de los múltiples canales de contacto que se establecen para mantener una economía saludable y un ambiente de seguridad propicio para el desarrollo. Así, aunque el efecto de primer orden de una fuerza disuasoria (Fuerzas Armadas) sea esencialmente negativo (invalidar la capacidad ofensiva de una amenaza hacia el Estado), este a su vez, puede emplear positivamente esa fuerza para ganar influencia política (Nye y Keohane, 1997).

Las operaciones multinacionales han demostrado ser un eficaz recurso práctico del multilateralismo para enfrentarse con todo tipo de contiendas bélicas, tanto internas como internacionales (Iglesias, 2009).

De tal manera, es posible hacer uso de la experiencia y capacidades adquiridas de las Fuerzas Armadas colombianas durante el desarrollo del conflicto interno colombiano, permitiendo el entrenamiento constante y la proyección a nivel internacional, cumpliendo el rol de referente global en temas de seguridad (Reyes,2015); concibiendo así, estas fuerzas, no solo como instituciones destinadas única y exclusivamente a los problemas de la guerra, sino también a los problemas de la construcción de la paz (MDNCH,2010).

Sin embargo, existen algunas implicaciones tanto internas como externas que surgen tras la decisión de una nación en vía desarrollo como Colombia, en fortalecer sus relaciones internacionales, a partir del apoyo al concepto de seguridad colectiva de las sociedades desarrolladas, teniendo como pilar sus Fuerzas Armadas y con ellas, más de medio siglo de experiencia en combate, con actores no estatales, que representan hoy la mayor amenaza global.

Influencia

La participación de un Estado en operaciones internacionales con sus Fuerzas Militares contribuye directamente a generar influencia a nivel vecinal, regional o global, dependiendo del alcance e impacto de cada operación. A su vez, el grado de influencia establece e incrementa la estatura estratégica del Estado en el ámbito internacional y a través de esta última, se apoya el adecuado desarrollo y ejecución de la política exterior para alcanzar los objetivos nacionales y proteger sus intereses. La relación directa existente entre las operaciones internacionales y los objetivos e intereses nacionales se evidencia en el uso de las Fuerzas Militares en operaciones internacionales, como un instrumento eficaz del Estado para apalancar su política exterior en pro de sus objetivos e intereses nacionales.

El Libro de la Defensa Nacional de Chile define la influencia como la “capacidad de un Estado para incidir en el curso de los asuntos internacionales, mediante su ascendencia cultural, supremacía tecnológica o poderío económico” (Burgos Varela y Fernández Baeza, 1997, p. 216), mientras que la estatura estratégica es definida como el

“Grado de influencia que un Estado posee en el ámbito internacional, producto de un mayor y más armónico desarrollo de su Poder Nacional, así como de su voluntad y habilidad para emplear ese activo en la promoción y defensa de sus intereses” (p. 214).

Varios países han comprendido la importancia que tienen las operaciones internacionales como medio para alcanzar e incrementar la influencia de un Estado, y en tal virtud, han promulgado políticas desde el más alto nivel para integrar la acción internacional de sus fuerzas militares a su política exterior. Solamente en Suramérica, por ejemplo, la República Oriental del Uruguay determinó entre sus prioridades de política externa, la del fomento y sostenimiento de la paz global a través de su presencia en todas las esferas internacionales, incluyendo el envío de tropas a misiones de mantenimiento de la paz de la ONU. Lo anterior, porque esa nación considera que es la mejor forma para promover el multilateralismo, siempre y cuando la ONU sea la organización garante y a pesar de lo que generalmente pueda pensarse acerca del envío de tropas al extranjero constituye un acto imperialista o expansionista dentro de una actitud ofensiva (Romanelli,2010).

En el mismo sentido, Chile promulgó su “Política Nacional para la participación del Estado Chileno en operaciones de mantenimiento de la paz”, en la cual reconoce la importancia de esta actividad para el cumplimiento de los objetivos nacionales y establece el marco general para el envío de tropas al exterior, la importancia de que estas actúen con base a requerimientos formulados por el Ministerio de Relaciones Exteriores y el financiamiento de los costos en la de Presupuesto (República de Chile, 1999). Así mismo, la Política de Seguridad y Defensa de Chile del año 2010, relaciona directamente a sus fuerzas militares con su política exterior, a través de las operaciones de mantenimiento de la paz y en tal sentido:

(...) asume que los intereses de seguridad y desarrollo nacionales están directamente relacionados con la paz y estabilidad del mundo (...) nuestro país está comprometido con la paz mundial de una manera activa y profunda, tanto con su acción diplomática como con el empleo de sus medios de defensa (R. de Chile, 2010, p. 135).

Por esta razón, la Armada de Chile establece en su doctrina marítima que a través de la participación activa y las capacidades de la fuerza naval “(...) en la conservación de la paz, la seguridad y la estabilidad del orden internacional en el mar y su litoral, contribuye a la estatura político-estratégica del país y a su adecuada inserción política y económica en el mundo (...) (Armada de Chile, 2009, p. 79).

Por su parte Colombia, en la Política de Defensa y Seguridad Nacional 2015-2018 “Todos por un Nuevo País” (PDSN), incluye un

objetivo para “Fortalecer la proyección internacional del sector como partícipe de la Política Exterior establecida por el gobierno, mediante una mayor cooperación bilateral, triangular y multilateral con los países aliados” (República de Colombia, 2015, p.29), que se enfoca en el beneficio que tienen las operaciones internacionales para las Fuerzas Militares y el sector defensa, más sin embargo, se queda corto en el propósito que las mismas sean aprovechadas para generar e incrementar la influencia internacional, según sea oportuno para alcanzar los objetivos nacionales o para proteger los intereses nacionales, de la mano con la política exterior del Estado colombiano.

A pesar de lo anterior, la PDSN sí reconoce la importancia de la cooperación internacional, y la necesidad de contar con “fuerzas militares flexibles, modernas e interoperables conforme a estándares internacionales, que garanticen la proyección, despliegue y sostenimiento de la fuerza”, para proteger el “libre desarrollo del comercio marítimo y la neutralización de todas las actividades ilícitas que se presenten en el mar”, entre otros (República de Colombia, 2015, p. 4), y a pesar de que no haga una referencia directa a que este objetivo se puede cumplir a través de la participación de las Fuerzas Militares en operaciones internacionales, tampoco dice lo contrario.

La UE ha venido realizando operaciones militares a nivel global como el mejor instrumento de acción que posee para incrementar su proyección y visibilidad para así lograr cierta capacidad de influencia en el ámbito internacional, “siendo las misiones operativas, en definitiva, las que han convertido a la Unión en un actor internacional en materia de seguridad” (García Pérez, 2009, p. 24).

Esto demuestra que la UE entiende que el grado de influencia de un Estado sobre otros es directamente proporcional a su poder nacional, como lo afirma la teoría realista de Hans Morgenthau, y que a través del despliegue de sus fuerzas militares, especialmente de la Eunavfor, logra visibilidad, proyección y prestigio, demostrando el poder que necesita para mantener o cambiar el orden internacional a su favor.

Sintetizando, la presencia conlleva a la influencia. Este solo hecho permite que el Estado-Nación gane poder de influencia en los ámbitos en que participe; por lo tanto, al enviar buques a operaciones internacionales, Colombia obtendrá espacios dentro del sistema internacional, generará alianzas y elevará su nivel de influencia para incrementar su estatura estratégica. Al menos, será reconocido y ganará prestigio.

Diplomacia naval

La diplomacia naval es definida como el uso del poder naval para la obtención de los objetivos nacionales, combinando aspectos de soft power (poder suave), como la presencia, la cooperación y la colaboración, junto con aspectos de hard power (poder duro) asociados con la disuasión (Till, 2013). En este sentido, los aspectos de poder suave implican el entendimiento compartido del ámbito marítimo, contribuyen al fortalecimiento de la interoperabilidad, y establecen las bases de entendimiento sobre intereses comunes. Por otra parte, a través del uso, o de la simple amenaza de usar un poder naval creíble y capaz, el comportamiento del adversario puede ser modificado de acuerdo con las necesidades a través de una voluntad demostrada (Shafley III, 2015).

Por su parte, las operaciones internacionales ofrecen una oportunidad inmejorable para ejecutar la diplomacia naval, la cual “es única de las marinas de guerra y no tiene paralelo en tierra o en el aire” (Rowlands, 2012, p.89), en donde el rol político, o diplomático, del poder naval ha sido siempre importante y mayormente usado en la paz que en la guerra. Por ejemplo, según Till, junto con la ejecución de la guerra y el mantenimiento del buen orden en el mar, la diplomacia naval es una dimensión más de la actividad naval y en la actualidad es relativamente más importante que antes debido a su contribución a la defensa de la estabilidad internacional (Till, 1997). Esta dimensión, como un instrumento de la acción efectiva de política exterior de los Estados, permite la creación de alianzas a través de las visitas a puerto, la presencia regional y la asistencia humanitaria, que contribuyen a la construcción del prestigio nacional (Scarlett, 2009).

En conclusión, la participación de la Armada Nacional en operaciones internacionales le permite al Estado colombiano demostrar presencia, cooperación y colaboración en la solución de problemas comunes, lo que implica el ejercicio puro de la diplomacia naval en su faceta de poder suave. En este sentido, es la demostración manifiesta del poder nacional colombiano a través del poder naval, e involucra una manifestación de su voluntad para alcanzar sus objetivos y proteger sus intereses, en cualquier lugar y no solo al interior de sus límites fronterizos.

Interoperabilidad militar

La interoperabilidad militar, entendiéndose esta como la habilidad y capacidad que tienen diferentes organizaciones militares para conducir

operaciones de forma conjunta o combinada, permite que las fuerzas armadas de diferentes Estados puedan actuar juntas en contra de un enemigo en común, o atender una situación humanitaria, reduciendo así los costos requeridos en caso de que la situación debiera ser atendida de forma individual. En realidad, en una época contemporánea caracterizada por presupuestos escasos, la interoperabilidad es esencial para el control y la protección de un espacio común para la humanidad, como lo es el medio marítimo, contra problemas como el narcotráfico, la piratería, la contaminación marina, la pesca ilegal y la migración ilegal, entre otros.

En este orden de ideas, para algunos Estados la búsqueda de actores externos, cuya presencia marítima pueda contribuir a alcanzar una situación más estable dentro de una región, es una de las maneras en las que una armada puede ayudar a resolver problemas y tensiones. Es por esto que el control y neutralización de estos problemas, que afectan a todos los Estados insertos en un mundo globalizado, ayudan al mantenimiento del buen orden en el mar.

Adicionalmente, la cooperación naval multinacional tiene beneficios políticos importantes en términos de mejorar las relaciones, e incluso en el desarrollo de alianzas. Con respecto a esto último, la creación y mantenimiento de alianzas es “visto como una parte importante del negocio de la Armada en tiempo de paz y como la principal arma en contra de todas las formas de amenazas a la seguridad marítima” (Till, 2009, p.343) y por tales motivos, continuará siendo una actividad importante en el siglo XXI (Till, 1997). La interoperabilidad, entonces, permite la creación, consolidación y mantenimiento de alianzas que, entre otras ventajas, ofrecen la posibilidad de recibir apoyo externo para proteger y garantizar la seguridad de los nacionales colombianos en cualquier parte del mundo, cumpliendo así uno de los fines esenciales del Estado.

Para finalizar, la participación en operaciones internacionales le permite a la Armada Nacional, la creación, mantenimiento y modernización de los medios físicos, del entrenamiento y de las doctrinas y estándares militares necesarios para alcanzar niveles de interoperabilidad apropiados para que los buques y aeronaves, y sus tripulaciones, puedan interactuar de forma segura y efectiva en los escenarios operacionales actuales a nivel mundial. Por lo anterior, esta actividad apoya de forma indirecta la construcción, mantenimiento y modernización de capacidades navales estratégicas, y de esta forma, con

una estrategia de “poder inteligente”, contribuye al cumplimiento de la PDSN al promover la constitución de una “Capacidad Disuasiva Creíble, sostenible y sustentable” (República de Colombia, 2015, p.23).

Orgullo nacional

La participación de la Armada Nacional en operaciones internacionales ofrece ventajas y oportunidades para la consolidación de la Nación a través del fortalecimiento del orgullo nacional y de la identidad política y social que se generan a partir de las mismas. En ese orden de ideas, parafraseando a (Richard Rorty y Zenzinger, 2000) concluyen que:

Es el orgullo nacional el que promueve la acción y la deliberación política efectiva, (...) el que lo lleva a uno a trabajar dentro del sistema político establecido, (...) el que lo lleva a uno a reformar a los Estados Unidos hacia una visión de justicia social y al fin de la inequidad económica y del sadismo, (...) por el que uno está dispuesto a comprometerse con la política, (...) y el que contribuye a la unidad social (...) Abrazar el orgullo nacional es dar a un movimiento la llave para alcanzar el poder político y de esta forma afectar cambios y resolver problemas (p.191).

De la misma manera, Eduardo Posada citando a Rorty, afirma que “el orgullo nacional es para los países lo que el autorrespeto es para los individuos, una condición necesaria para el desarrollo” (2006, p.301). En igual sentido, para Rorty, el orgullo nacional es el principal elemento en la generación de la identidad política (Vieth, 2005). En síntesis, el orgullo nacional genera en la población un sentido de identidad política y social, comprometimiento, unidad y convicción en el sistema de gobierno y en sus objetivos, lo que contribuye a la consolidación de la acción y al desarrollo del Estado.

Algunos autores consideran que las FF.MM. y la ciencia y la tecnología (T. Smith & Jarkko, 2001), así como la influencia política global dentro de un Estado (Alonso Torres, 2016), entre otros, son fuentes importantes del orgullo nacional, en donde aquel generado por las FF.MM. es mayor entre aquellos países que cuentan con fuerzas armadas poderosas. En el mismo sentido, citando a Bárbara Benton, Smith & Jarkko indican que “(...) la participación activa en operaciones de mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas parece generar orgullo en las FF.MM.” (2001, p. 7), afirmando, además, que países que han sido vencedores en guerras exteriores gozan de mayor orgullo nacional

que aquellos que han sufrido derrotas militares o que no cuentan con FF.MM. (T. Smith & Jarkko, 2001).

En Colombia, por ejemplo, el conflicto Colombo-Peruano de 1932 permitió lograr la unidad nacional y una breve pausa en las diferencias partidistas, especialmente durante los primeros meses, permitiendo lograr la unidad y cohesión política y el desbordamiento de “(...) un ferviente patriotismo y nacionalismo (...)” (Villadiego, 2010, p. 88), que sin duda contribuyó a la formación de la Nación.

Sin embargo, contrario a lo experimentado en otras partes del mundo, ni la participación de las FF.MM. en la guerra de Corea, ni la presencia permanente del Batallón Colombia en la península del Sinaí, fueron aprovechadas por el sector político en el fortalecimiento del orgullo nacional, debido principalmente a la ignorancia del potencial que estas operaciones internacionales tenían para este fin; es más, la participación de la Patrullera Oceánica (PO) ARC “7 de Agosto” en las operaciones internacionales “Atalanta” y “Ocean Shield” durante el segundo semestre del año 2015 fue también desaprovechada por el campo político en este sentido, a pesar de la importante misión que cumplió en la protección de buques del Programa Mundial de Alimentos y en el mantenimiento del buen orden en el mar en el Cuerno de África; situación ampliamente destacada y agradecida por países de primer orden mundial que aprecian este esfuerzo de Colombia en la contribución de la estabilidad internacional, en el entendido de que la inserción global lleva a generación de compromisos de doble vía, ampliamente beneficiosos para las partes.

Por su parte, la misión a la Antártica realizada por la PO ARC “20 de Julio” durante el primer trimestre del año 2015, recibió una tímida atención por parte de los medios de comunicación y de la Nación. Nuevamente, se desaprovecharon dos excelentes oportunidades para el beneficio del orgullo nacional, y en esta vía, para el afianzamiento de la Nación y la proyección internacional del Estado.

Quizás el temor de enfrentar los costos presupuestales de las operaciones en la opinión pública, sin proyectar con visión de futuro el rédito que en los mismos términos económicos para el país esto genera. Con la pérdida de Panamá (1903) la falta de visión en temas eminentemente económicos, si se quiere verlo solo así, generó su pérdida. Puede ser el temor a creer en la posible baja capacidad de las Fuerzas en

lograr una adecuada representación o la más grave, no entender que los límites políticos fronterizos, no coartan la capacidad de acción de las posibilidades del tan necesario afianzamiento de la imagen Colombia, a través de causas altruistas como son la protección de los vulnerables en alguna parte del mundo, la lucha contra amenazas transnacionales siguiendo el ejemplo de nuestra acción en Corea, que con los años se convirtió en sentimiento de gratitud que trasciende las distancias y las generaciones.

La lucha contra fenómenos que nos afectan a todos, es por tanto una responsabilidad de todos, esa corresponsabilidad la dan los países que se comprometen con las tesis contemporáneas de un mundo para el beneficio y prosperidad de todos, que incide en la prosperidad nacional, objetivo del Estado.

En realidad, el envío de unidades navales colombianas a territorios de ultramar, en misiones oficiales y en apoyo a fuerzas de tarea multinacionales, contribuyen a la generación del orgullo nacional al demostrar que el Estado colombiano y en últimas la Nación a la que este representa, tiene la “capacidad” y la “voluntad” de participar. Es decir, el Estado demuestra que “puede ir” y que “puede sostener” a esa unidad militar en el área de operaciones y que además “desea” colaborar en la solución de un problema particular en el ámbito internacional que requiere la atención de una coalición de Estados, logrando ponerse al mismo nivel de los demás participantes. Es del todo egoísta tener una capacidad demostrada de experticia operacional y no ponerla al servicio de la humanidad; contribuyendo a otros, se favorece a sí mismo.

Lo anterior, le permite al Estado colombiano elevar su estatura estratégica sobre aquellos Estados que no decidieron participar en la operación, e incrementar su influencia entre aquellos que sí lo hicieron. Por supuesto, lo anterior permitirá elevar el nivel del orgullo nacional siempre y cuando sea explotado de forma adecuada por el campo político. Si adicionalmente, la unidad enviada cuenta con equipos diseñados y construidos en Colombia, entonces se potencializan las posibilidades de contribución a engrandecer el orgullo nacional. En efecto, no es lo mismo haber llegado a la Antártica en un buque construido en Colombia que en uno alquilado, prestado o construido en otro lugar. En el mismo sentido, llegar en un buque construido en Colombia al Cuerno de África, después de cruzar el mar Caribe, el océano Atlántico, el mar Mediterráneo y el mar Rojo, permanecer durante tres meses operando en el océano Índico,

y luego regresar sin fallas, demuestra capacidad, voluntad y desarrollo tecnológico de la Nación colombiana, además generando prestigio y atracción. Por consiguiente, se logran afectar tres fuentes de generación de orgullo nacional, si se tiene en cuenta el efecto de influencia generado a nivel internacional a favor de los intereses nacionales.

En conclusión, la continuidad de la participación de la Armada Nacional en operaciones internacionales se constituye en una excelente oportunidad a ser explotada por el sector político, en vista que a través de esta se promueven tres fuentes importantes de concepción del orgullo nacional, como lo son: la influencia política internacional, la demostración de capacidades relacionadas con el desarrollo científico y tecnológico y el apoyo a misiones de paz o de solución de problemas de seguridad que requieren de una coalición de Estados, elevando el nivel de influencia en el concierto internacional, óptimo para los intereses estatales.

Lo que es más importante, al promover el orgullo nacional florece la identidad del pueblo con la política, se robustece una condición necesaria para el desarrollo, se fortalece al poder político de la Nación, y se contribuye a consolidar la construcción de la Nación colombiana. Todo lo anterior sin contar las posibilidades que se abren a los nacionales para ser tenidos en cuenta en forma directa o indirecta para proyectos de trascendencia, oportunidades comerciales y posicionamiento de la marca país.

Gasto militar

Desafortunadamente, por desconocimiento del sector político y de la opinión pública nacional, se percibe el crecimiento de una marina de guerra como un gasto público y no como un soporte de desarrollo y proyección del país. Esta es una forma de ignorancia actual e histórica, pues sopesar los costos de no tener una marina contra los de tenerla permanentemente, siempre ha sido desfavorable en todos los sentidos prácticos y reales, para los que teniendo intereses marítimos (casi todo Estado del planeta aun cuando no tenga acceso al mar, porque de allí provienen los bienes y servicios más importantes del globo) no puedan estar a la altura de su protección y usufructo.

De la misma forma, la participación de la Armada Nacional en operaciones internacionales no ha sido identificada como una oportunidad de construir influencia internacional y desarrollo del Estado, sino como un simple capricho con algo de presencia del Estado,

pero que sigue siendo el dolor de cabeza en cuanto a la interpretación de estas como un gasto.

Por otra parte, algunos Estados considerados como potencias y otros en vía de desarrollo entienden que la participación de sus fuerzas militares en operaciones internacionales significan una inversión, obteniendo el máximo provecho que les genera la influencia internacional, favoreciendo su desarrollo y protegiendo su economía, donde ven este tema de participación de sus armadas en operaciones internacionales como un medio de influencia internacional e inversión estratégica enfocada hacia la protección y proyección de sus intereses nacionales, y no como un gasto innecesario en defensa.

El Gobierno colombiano debe tener en cuenta que las operaciones combinadas de alto impacto y participación internacional, como por ejemplo, las operaciones de mantenimiento de paz, no representan un gasto para los participantes, debido a que la ONU, cuenta con un rubro asignado anualmente para soportar el desarrollo de las mismas, donde se tienen en cuenta materiales consumibles, mantenimiento de las unidades, nómina de personal y un valor por cancelación de servicios prestados al país de origen de la unidad, cumpliendo con los principios de financiamiento establecidos para el desarrollo de estas operaciones de acuerdo con las Resoluciones 1874 del 27 de junio de 1963 y 3101 de 11 de diciembre de 1973, en donde se establece que “la financiación es responsabilidad colectiva de todos los Estados miembros de las ONU. Son gastos de esta organización que deben soportar los Estados miembros”.

Lo anterior, es posible debido a que los países miembros de la ONU realizan una contribución de manera proporcional, con unos niveles de descuento para facilitar el pago de estos recursos, de acuerdo con la capacidad económica de cada Estado y la escala para el prorrateo de los gastos de las operaciones de mantenimiento de la paz (General Assembly UN, 2001,2015).

Por consiguiente, Colombia como miembro activo de la ONU, que aporta recursos a esta organización de acuerdo con las escalas de división establecidas por la Asamblea General, debe aprovechar la oportunidad para lograr una influencia que beneficie la proyección y desarrollo del Estado, por medio de la participación activa y constante en las operaciones internacionales de mantenimiento de paz, con lo que a su vez logrará el retorno de los recursos económicos aportados. De

igual forma, ganará apoyo y credibilidad internacional en las diferentes decisiones de carácter político que puedan afectar o favorecer los intereses nacionales.

Como ejemplo de esta dinámica de influencia internacional en Latinoamérica se puede nombrar a países como Uruguay, Chile, Brasil, entre otros, que tienen implícito dentro de sus objetivos mantener la presencia en operaciones de mantenimiento de paz de la ONU, como un impacto directo al proceso político (Romanelli, 2010).

Conclusiones

Es vital contar con el apoyo y la voluntad política de los diferentes ámbitos y sectores del gobierno, para impulsar y crear una cultura marítima no solo en el sector político, sino en toda la sociedad, partiendo por educar y concientizar al pueblo colombiano sobre los ingentes efectos que produciría el desarrollo marítimo en el desarrollo y crecimiento económico nacional.

Es importante tener claridad y conciencia a nivel nacional sobre la categoría estratégica que representa tener una marina de guerra que supla las necesidades que requiere un país con dos océanos y gran cantidad de territorio marítimo por proteger y ejercer soberanía.

Fortalecer y sostener un poder naval que sea capaz de sustentar y proteger los intereses marítimos nacionales, es bastante costoso y requiere de un esfuerzo considerable por parte del Estado. Sin embargo, en el mediano plazo, el mismo crecimiento económico será el que la sostenga, creándose una sinergia y por ende la interdependencia en constante evolución, que no es que un país con conciencia y cultura marítima. De allí, que la logística sea considerada como el puente entre la economía del país y sus fuerzas militares, más exactamente en este caso, el poder naval, representado por la Armada Nacional.

La importancia estratégica de la participación de la Armada Nacional en operaciones internacionales, que si bien, también requiere de un esfuerzo económico por parte del Estado, se verá reflejada en las bondades a nivel internacional que generen, partiendo de la posibilidad de influir en diferentes decisiones políticas, económicas, militares, entre otras, que favorecerán directamente al país, su población y su desarrollo. En efecto, poco a poco el país comenzará a ser reconocido como un Estado de proyección económica positiva, capaz de influir en el desarrollo

propio y de la región, ganando así un estatus de liderazgo y confianza para la inversión extranjera. De igual forma, ganará apoyo y credibilidad internacional en las diferentes decisiones de carácter político que puedan afectar o favorecer los intereses nacionales.

Así mismo, el envío de unidades navales colombianas a escenarios internacionales, en misiones oficiales y en apoyo a fuerzas de tarea multinacionales, contribuyen a la generación del orgullo nacional al demostrar que el Estado colombiano, y en últimas la Nación a la que este representa, tiene tanto la capacidad como la voluntad para participar. De este modo, el Estado manifiesta que puede tanto participar como sostener a esa unidad militar en el área de operaciones, y que, además, es su determinación colaborar en la solución de un problema particular en el ámbito internacional que requiere la atención de una coalición de Estados, logrando ponerse al mismo nivel de los demás participantes.

El hecho de pertenecer y/o participar con organizaciones en operaciones de paz, o que soporten y apoyen la búsqueda del orden mundial, va a generar interdependencia entre los países participantes que favorecerá directamente al Estado colombiano. De por sí, la presencia conlleva a la influencia; por lo tanto, al enviar buques a operaciones internacionales Colombia obtendrá espacios dentro del sistema internacional, generará alianzas y elevará su nivel de influencia para incrementar su estatura estratégica. De hecho, la lucha contra amenazas transnacionales tales como el narcotráfico, la piratería, el flujo migratorio ilegal, la trata de personas, libres de banderas nacionalistas o de causas sectarias que en sí, son las de mayor interés para destinar las fuerzas en cooperación internacional, generan la percepción de altruismo y justicia, que podrían incluso mitigar sustancialmente, las eventuales pérdidas humanas y materiales, a las cuales se ven enfrentados los países que participan de estas.

Desafortunadamente por desconocimiento –en gran parte por ambigüedad política– y por ende en la visión transmitida al pueblo, se percibe el crecimiento de la Marina como un gasto público y no como un soporte de desarrollo y proyección del país.

Referencias Bibliográficas

- Alonso, D. (2016). *Entrevista personal*. Bogotá D.C.
- Alonso, D., & Medina, N. (2014). *Armada Nacional: Herramienta fundamental para construir país y proyectar el Azul de la Bandera*. Bogotá, D.C.
- Armada de Chile. (2009). *Doctrina marítima: El poder marítimo nacional*. Valparaíso.
- Armada de Colombia. (2015). *Plan Estratégico Naval 2015-2018*. Bogotá, D.C.
- Asamblea Constituyente. (1991). *Constitución Política de Colombia*. Bogotá, D.C.
- Avilés, J. (2004). *Al Qaeda en España: Antecedentes y conexiones del 11-M*. Boletín No. 15. Madrid: Instituto Universitario de Investigación sobre Seguridad Interior.
- Burgos, J. & Fernández, M. (1997). *Libro de la Defensa Nacional de Chile 1997*. (M. de D. de Chile, Ed.). Santiago de Chile.
- Cabrera, J. (2016). *Operaciones "Atalanta" y "Ocean Shield": Aciertos, retos y oportunidades para la logística naval colombiana*. Bogotá, D.C.
- CGFM. (1996). *Manual de Seguridad y Defensa Nacional*. (C. G. de las F. Militares, Ed.) (Primera). Bogotá: Imprenta y Publicaciones de las Fuerzas Militares.
- China Government. (2015). *China's Military Strategy*. Beijing.
- Cubides, F. (2008). *Operaciones DESI, una oportunidad para entrenamiento de submarinos en escenarios reales*. Bogotá: Revista Armada.
- El Tiempo. (2014). *Armada de Colombia participará en ejercicios navales en Hawái*. - Justicia - ELTIEMPO. El Tiempo.

- ENOPU (2015). Escuela Nacional de Operaciones de Paz de Uruguay. *Fallecidos*. Recuperado el 08 de julio de 2015, de: <http://www.enopu.edu.uy/misiones-de-paz/in-memoriam/>.
- EUNAVFOR. (2016). *Eunavfor Mission*. Recuperado el 27 de agosto de 2016, de <http://eunavfor.eu/mission/>
- García, R. (2009). *Las misiones PESD como instrumento de la política exterior de la UE*.
- General Assembly UN. (2001). *Resolution adopted by the General Assembly*. Nueva York.
- General Assembly UN. (2015). *General Assembly (Vol. 66578)*. Nueva York.
- Ghotme, R. (2011). *La Configuración del poder en el sistema Internacional contemporáneo*. Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad. Bogotá: Universidad Militar. “Nueva Granada”
- Grove, E. (1990). *The Future of Sea Power*. Naval Institute Press.
- Gutiérrez, G. (2006). *Definición de las capacidades estratégicas de la Armada de una potencia marítima mediana para enfrentar amenazas emergentes*. Revista de Marina, 123 (894).
- Huntington, S. (1999). *The lonely superpower*. Foreign Affairs, 78 (2), 35–49. Recuperado de <http://search.proquest.com/docview/214306933?accountid=13250>
- Iglesias, A. (2009). *Las Operaciones de Paz de Naciones Unidas como paradigma del Multilateralismo*. Naciones Unidas Como Principal Elemento del Multilateralismo. Siglo XXI (pp. 179-238). Madrid: Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional.
- Jackson, P. (2010). *Keystone Doctrine Development in Five Commonwealth Navies: A Comparative Perspective*. Caberra: Department of Defence Australia.
- Johnstone, C. (2015). *HQ MARCOM thanks to ARC 7 de Agosto in associated support to Operation Ocean Shield*.
- La Prensa. (2014, julio 22). *PIB se triplica en nueve años*. La Prensa. Ciudad de Panamá. Recuperado de http://impresa.prensa.com/economia/PIB-triplica-anos_0_3986601411.html

- Lazarovich, G. (2000). *La Gran Flota Blanca*. Santiago: Revista Armada N° 4.
- Mak, J. (2013). *Asia Pacific Bulletin*. Asia Pacific Bulletin, (228), 1–2. Retrieved from <http://www.eastwestcenter.org/sites/default/files/private/apb228.pdf>
- Ministerio de Defensa de Chile (2010). Libro de la Defensa Nacional de Chile 2010. *Santiago: Ministerio de Defensa*.
- NATO. (2016b). *Operation Ocean Shield*. Recuperado el 27 de agosto de 2016 de <http://www.mc.nato.int/ops/Pages/OOS.aspx>
- Nye, J. y Keohane, R. (2001) *Power and Interdependence*. Tercera Edición. Minneapolis: University of Minnesota.
- Oliveros, L. (2015, octubre). *¡Encuentro en el mar con el buque danés “Absalon”!* La Fortaleza, 1(9), 1–15.
- Posada, E. (2006). *La Nación Soñada: Reflexiones Finales*. In G. E. Norma (Ed.), *La Nación Soñada* (Primera, pp. 265–303). Bogotá, D.C.
- Presidencia de la República. (2014). *Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país” - Tomo 2*. Bogotá, D.C.
- Ramírez, G. (2015). *Los escenarios que esperarían a las fuerzas chilenas en las misiones de paz en África*. Recuperado el 08 de julio de 2016 de <http://www.economiaynegocios.cl/noticias/noticias.asp?id=191152>.
- República de Chile. (1999). *Nueva Política Nacional para la participación del Estado de Chile en operaciones de paz*. Diario Oficial N° 36.510 6. Chile. <http://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- República de Chile. (2010). *Parte 3a. Política de Defensa Nacional*. En Libro de la Defensa Nacional de Chile 2010 (pp. 106–166). Santiago de Chile.
- República de Colombia. (2015). *Política de Defensa y Seguridad Todos por un nuevo país*. Bogotá: Ministerio de Defensa Nacional.
- Reyes, Carolina (2015) *Las Fuerzas Militares en las operaciones de paz ante un escenario de postconflicto*. Monografía de Grado. Bogotá: Universidad Militar “Nueva Granada”.
- Romanelli, A. (2010). *El valor estratégico de las operaciones de paz*. Revista Estrategia, 3(2), 119–131.

- Rowlands, K. (2012). *“Decided Preponderance at Sea”*. Naval War College Review, 65(4), 89–105.
- Santamaría, L. Almirante. (2015). Entrevista para el periódico ‘A la Mar’. Edición 134. Bogotá: Grupo de Comunicaciones Estratégicas Armada Nacional, diciembre de 2015.
- Scarlett, M. (2009). *Coercive Naval Diplomacy*. Newport.
- Service, U. F. N., & News, I. U. S. (2011, noviembre). Diesel Electric Submarine Initiative 2011 Concludes. Chilean Submarine Depars. San Diego.
- Shafley III, W. k. (2015). Naval Diplomacy and Competitive Strategy in the Bay of Bengal. In *Maritime Power and International Security* (pp. 1–4). Newport.
- Smith, M. (2015). *Operation Atalanta Outchop - ARC 7 de Agosto*.
- Smith, T., & Jarkko, L. (2001). National Pride in Cross-National Perspective.
- Storey, I. (2006). *China’s “Malacca Dilemma”*. China Brief, 6(8). Recuperado de [http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews\[tt_news\]=31575&no_cache=1#.VsZge_LhDIU](http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews[tt_news]=31575&no_cache=1#.VsZge_LhDIU)
- Till, G. (1997). *Security concerns in the Indian Ocean: Making waves?* RUSI Journal, 142(3), 9.
- Till, G. (2007). *New Directions in Maritime Strategy? Implications for the U.S. Navy*. Naval War College Review, 60(4).
- Till, G. (2009). *Seapower. A guide for the twenty-first century*. (Routledge, Ed.) (Second Edi). Oxon.
- Till, G. (2013). *Naval Diplomacy*. In *Seapower: A guide for the Twenty-First Century*. (Tercera, pp. 221–251). Abingdon, UK: Routledge.
- Vieth, A. (2005). *Richard Rorty: His philosophy under discussion*. (O. Verlag, Ed.). Frankfurt.
- Villadiego, S. (2010). *Prensa, nacionalismo y patriotismo en Cartagena: El conflicto Colombo-peruano 1930-1933*. Universidad de Cartagena.
- Wills, H. Almirante. (2014). *Cooperación Naval Internacional*. Periódico ‘A la Mar’. Bogotá: Nacional. Edición 131.

- Zapolskis, M. (2012). *1999 and 2010 NATO strategic concepts: A comparative analysis*. Lithuanian Annual Strategic Review, 10(1), 35–56. <http://doi.org/10.2478/v10243-012-0012-5>
- Zenzinger, T. (2000). *Achieving Our Country: Leftist Thought in Twentieth-Century America*. Auslegung: A Journal of Philosophy, 23(2), 197–200. <http://doi.org/10.1163/156920607X192147>

CAPÍTULO VI

LA SOBERANÍA MARÍTIMA*

HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ¹

“No se puede querer lo que no se conoce, hacemos soberanía con ciencia e investigación, el mar es parte de Colombia”.

Almirante Ernesto Durán González
Comandante Armada Nacional de Colombia

Introducción

El concepto de soberanía, que ha sido objeto de estudio y análisis complejos por diferentes autores y corrientes teóricas, puede entenderse de distintas maneras según el enfoque que se observe; es un razonamiento de dimensión política, jurídica, económica, cultural y de otras aristas de estudio comparado. La soberanía es uno de los elementos conceptuales de la teoría del Estado, que abarca a su vez el ejercicio del Poder en las relaciones temporales y espaciales en el sistema internacional, etcétera; lo cual origina diferentes niveles de observación académica. Es propicio en atención académica abordar brevemente, los conceptos interdependientes de Estado, Poder, Soberanía, para aproximarnos a la comprensión del concepto derivado de soberanía marítima.

* Este capítulo es resultado del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, del Departamento Armada de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Hace parte del Grupo “Masa Crítica”, identificado con código COL123-247 en COLCIENCIAS y categorizado en “C”.

1 **Capitán de Navío (RA) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz.** Ingeniero Naval y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval Almirante Padilla. Especialista en Administración Financiera de la Universidad EAN. Magíster en Relaciones y Negocios Internacionales de la Universidad Militar Nueva Granada. Docente-Investigador en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Correo electrónico: mauriciorodriguez222@yahoo.com

Se resalta la especial importancia de referirnos al contexto de la soberanía marítima sobre el territorio marítimo nacional y es entonces una obligación ciudadana destacar ante el lector la importancia del concepto de territorio marítimo nacional, donde se debe ejercer la soberanía de Colombia como Estado social de derecho, en concordancia con lo que se establece en “De los principios generales. Artículo 1º”, de la Constitución Política de Colombia, que reza:

Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.

El territorio de Colombia es unitario, comprende tanto el territorio continental como el territorio marítimo, si no hay territorio no hay Estado y sin territorio no se puede ejercer la voluntad soberana del pueblo que establece la Constitución.

Se aborda desde una aproximación histórica el régimen jurídico de los océanos establecido de conformidad con la Convención de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Convemar; espacios sobre los cuales los Estados ejercen soberanía y jurisdicción. Colombia no ha ratificado la Convemar, pero se aplican consuetudinariamente los preceptos relacionados con el territorio marítimo nacional.

Se subraya, la participación de las organizaciones que en representación del Estado, ejercen soberanía marítima, en el control, vigilancia, administración, regulación y aprovechamiento sostenible del territorio marítimo nacional; Armada Nacional, Dirección General Marítima, Comisión Colombiana del Océano.

Se acentúa la significación de la Teoría de la Oceanopolítica, que describe a los espacios oceánicos como verdadero espacio de desarrollo del Estado y el aprovechamiento del territorio marítimo en forma sostenible, así como los procesos de territorialización de los mares.

1. CONCEPTO DE ESTADO

El Estado como organización política moderna aparece en Europa a fines del siglo XV y comienzos del siglo XVI, en el Renacimiento, que trajo consigo nuevas ideas sobre la realidad del mundo, es entonces

cuando algunos autores y en diferentes lenguas, comienzan a discutir sobre los asuntos jurídicos y sociales de las relaciones de organización política, entre el pueblo, el espacio que habita y el gobernante, sobre el tema, Maquiavelo, en su obra el Príncipe, se refiere a la palabra “Stato” en sus recomendaciones de organización política y económica al gobernante; el concepto de Estado es uno de los sistemas políticos que derivaron desde la Paz de Westfalia en 1648 que puso fin a la Guerra de los Treinta años y el dominio de la Casa de Habsburgo y permitió un nuevo orden en Europa, significó además la constitución de la primera reunión diplomática moderna sobre en el concepto de soberanía nacional, el Estado como entidad política ha sido referente de estudio en el contexto histórico y social moderno, (Estrada, 2011, p. 20).

En este orden de ideas, el concepto de Estado abarca también múltiples posturas teóricas, por ejemplo, las señaladas entre otros autores considerados clásicos como, Cicerón, Platón, San Agustín, Grocio, Kant, Hobbes, Hegel, etc., que abordan el estudio polisémico del Estado. Los estudios sobre derecho público en general implican la noción de Estado. Carré de Malberg, en la obra *Teoría General del Estado*, sostiene que diversas configuraciones políticas, reciben el nombre de Estado, si contemplan esencialmente tres elementos constitutivos, así:

Cierto número de hombres, más o menos considerable, que forma un cuerpo político autónomo, distinto de grupo estatal vecino. El Estado es ante todo una comunidad humana. (...), un pueblo, una nación. (...) El territorio, que permite que la nación realice su unidad, la comunidad nacional no es apta para formar un Estado sino mientras posee un suelo, en el cual impone su propia potestad, y rechaza intervención de otros. (...) Lo que constituye un Estado es el establecimiento, en el seno de la nación de una potestad pública que se ejerce autoritariamente sobre todos los individuos que forman parte. (Carré de Malberg, 1963, pp. 21-23)

Estas tres concepciones, territorio, población y gobierno son importantes y determinantes en la relación de la soberanía como concepto; ya en los tiempos contemporáneos, en correspondencia a la idea Estado y sus características esenciales, y la mayor interacción entre Estados en la sociedad internacional, van dando origen al Derecho Internacional como normas de organización social e interacción entre Estados, en el mismo orden de percepción, el catedrático y tratadista en Derecho Internacional Público DIP, sacerdote jesuita, Álvarez, L., contextualiza que, “Elementos constitutivos del Estado: Un territorio

determinado por fronteras. Una población más o menos homogénea (etnicidad, religión, lengua). Un gobierno titular del monopolio de la coacción legítima investido de un poder institucionalizado” (1998, p. 35).

En el mismo sentido de análisis, en el vertiginoso siglo XX, en la séptima conferencia internacional americana en Montevideo de 1933, se constituyó la Convención sobre Derechos y Deberes de los Estados, donde se estableció la definición de Estado, sus derechos y obligaciones, conceptualización definida en su artículo primero, en donde se instauran cuatro criterios característicos de Estado, reconocidos como una afirmación acertada en el Derecho internacional consuetudinario:

Artículo 1. El Estado como persona de Derecho Internacional debe reunir los siguientes requisitos: a) Población permanente. b) Territorio determinado. c) Gobierno. d) Capacidad de entrar en relaciones con los demás Estados. Se destaca explícitamente también en la primera oración del Artículo 3: la afirmación que “La existencia política del Estado es independiente de su reconocimiento por los demás Estados” (Convención de Montevideo sobre Derechos y Deberes de los Estados, 1933, pp. 2-3).

El elemento Territorial o Territorio, es el elemento fundamental del Estado, dado que sin territorio no habrá ni población, ni soberanía alguna a ejercer, en consecuencia no habrá Estado, históricamente ha sido la causa de muchas guerras, en el interés de apoderarse de las riquezas y bondades que el territorio ofrece para el progreso de los pueblos; el territorio físico, como tal no es objeto de controversia alguna, y geográficamente es una realidad, en la consideración jurídica el elemento Territorio adquiere también singular y especial connotación, que según Pascal, E., caracterizándose y comprendiendo los siguientes componentes territoriales, así:

a) Terrestre, comprendió el *suelo y subsuelo*, b) Fluvial, comprendido el *agua*, el *lecho* y el *subsuelo*, c) Lacustre, en igual forma que el anterior, d) Agua interior, que comprende canales, estrechos y otras vías, con *agua*, *lecho* y *subsuelo*, e) Marítimo, comprendidos igualmente, *agua*, *lecho*, *plataforma* y *subsuelo*, f) aéreo, comprendida la *zona atmosférica vecina* a la tierra (Pascal, 1983, p. 25).

El Estado Nacional, es esa gran construcción que caracteriza la modernidad social, política y jurídica, es también el lugar en el que se ha hecho más evidente el influjo de la globalización contemporánea.

2. CONCEPTO DE PODER

El Poder, es uno de los elementos de estudio en la Ciencia Política. Poder es el proceso fundamental de la sociedad, conjunto de actos ejercidos por humanos sobre humanos, desde la antigüedad el tema fue abordado por Aristóteles, Sócrates y otros filósofos, posteriormente en la Edad Media, el filósofo Tomas de Aquino, aborda la relación de poder desde la razón y la religión, en la Edad Moderna según Plata (2006), Thomas Hobbes afirma que: “Caracteriza el poder como la tendencia que manifiestan los hombres de sacar el mayor provecho de los medios que tienen ante sí, esto es, en el presente, a fin de asegurar su bienestar en el porvenir” (s.p.).

En este sentido de análisis, el deseo de poder ha estado presente en todas las acciones de la actividad humana y en todas las épocas, los deseos de poder proyectan capacidades de relaciones de poder, las elites desde la Edad Media en el sistema político predominante, en las relaciones entre el monarca en la cima del sistema, hasta las bases, pasando por la nobleza y aristocracia, transmitían relaciones de poder que habían transitado de la esclavitud al feudalismo en la cultura occidental, en este aspecto Foucault (2014), coincide en que: “los grandes sistemas establecidos desde la Edad Media se desarrollaron por intermedio del poder monárquico, a costas de los poderes feudales. En esta lucha entre los poderes feudales y el poder monárquico, el derecho fue instrumento, del poder monárquico” (p.53).

Como una empatía o correspondencia es entonces que las relaciones de poder entre los Estados, conllevan implícitamente el análisis del concepto de soberanía, y están enmarcadas por la dominación, que es el poder que reside en las instituciones de la sociedad, y la capacidad relacional del poder, los monarcas en un intento de justificar un poder soberano buscaron raíces jurídicas en el derecho romano, Castells (2010), sostiene que: “el crecimiento del Estado en Europa fue relativamente asegurado y soportado en desarrollo de un pensamiento jurídico, con antecedes en el Derecho Romano estudiado en la época, el Poder fue instrumento de dominación del soberano sobre las elites” (p.33). Mientras que, en el mismo sentido de análisis, de igual manera con relación al concepto de Poder como ejercicio de autoridad y jerarquía, su correspondencia en el desarrollo jurídico de los Estados, Dusso (2005) afirma que:

En el marco de la época denominada del “jus publicum europaeum” es decir, la construcción jurídica de lo político que supone la historia de los Estados soberanos. (...), el concepto de poder como soberanía se ubica en el centro de la ciencia política. (...), por soberanía se entiende aquel poder absoluto y perpetuo que es propio de la república. (...), la esencia de una sociedad política coincide en efecto con su Estado, vale decir, con la distribución de la soberanía interior (pp.17-49).

3. CONCEPTO DE SOBERANÍA

Los antecedentes del concepto de soberanía tienen origen en el contexto de las guerras de religión entre calvinistas (hugonotes) y católicos en la Francia del siglo XVI, y en la lucha del rey de Francia contra la autoridad del Papa, cuando Juan Bodino efectúa aportes a la Teoría del Estado, específicamente en el concepto de soberanía, en “Los seis libros de la Republica” (1576), Bodino es a la vez el teórico de la soberanía y el heraldo de la monarquía francesa, en este sentido (Huesbe, 1999) afirma que:

La teoría de la soberanía de Bodino constituye, sin duda, un nuevo paradigma en la ciencia política y en la ciencia jurídica pública del siglo XVI. En efecto, Bodino rompe con el paradigma tradicional aristotélico-cristiano de la política hasta ese momento vigente, basado en la trilogía: la comunidad, la autoridad política, la fuente del poder político. Bodino establece, derechamente, que la fuente directa del poder político es la voluntad del soberano a partir de la cual se ordena la sociedad a través de distintas medidas, reglas y disposiciones que el soberano arbitrariamente decide (p.1).

El concepto o idea de soberanía va soportando desde la época de Bodino hasta finales del siglo XVIII, cambios que lo llevan de lo político a lo jurídico, la relación conceptual sobre la soberanía reside en el pueblo fue abordado en su obra de los Dos tratados sobre el gobierno civil, por John Locke (1632-1704) filósofo y académico inglés, uno de los más influyentes pensadores del siglo de las luces, sus ideas y pensamientos dan inicio al periodo de la ilustración en Inglaterra, que junto a otros pensadores y como consecuencia de eventos y acontecimientos de orden político, social, cultural, económico e intelectual sacuden en su momento histórico al mundo occidental y que dan paso a la Independencia de los Estados Unidos y la Revolución Francesa, donde el absolutismo comienza a decaer, Locke influyó en autores como Montesquieu, Voltaire, Rousseau y los enciclopedistas franceses del siglo XVIII, en este sentido Usgaliz (2017) afirma que:

Entre las obras políticas de Locke, es famoso por el segundo tratado de gobierno en el que argumenta que la soberanía reside en el pueblo y explica la naturaleza del gobierno legítimo en términos de derechos naturales y el contrato social. También es famoso por pedir la separación de Iglesia y Estado en su Carta sobre la tolerancia. Gran parte del trabajo de Locke se caracteriza por su oposición al autoritarismo. Esto es evidente tanto en el nivel de la persona individual como en el nivel de instituciones como el gobierno y la iglesia (s.p.).

En el siglo XIX, el concepto de soberanía adquiere especial connotación luego de las gestas de emancipación en América y en la constitución política de las nacientes Republicas en que las propuestas políticas se alejan del absolutismo y se centran en el poder soberano del pueblo como fundamento constitucional, la soberanía popular en la República es ejercida por un gobierno representativo, se establecen las limitaciones al ejercicio del poder en la busca del bien común, aparecen los términos Estado soberano, Estado nación, federación, etcétera, que ligan y enlazan el concepto de territorio con el de ejercicio de la soberanía representativa del pueblo.

En el siglo XX el concepto clásico de soberanía luego de las dos Guerras Mundiales que asolaron a la humanidad comienza a ser discutido como dogma, en particular por la mayor fuerza política y jurídica que adquiere el Derecho Internacional, en medio y después de la Guerra Fría, en que los Estados se autolimitan por normas jurídicas como tratados, acuerdos, convenios, se asocian en grupos, se delegan funciones en los Organismos Internacionales, con competencias y atribuciones de mayor alcance, se profundizan los acuerdos y arreglos políticos, económicos, culturales y de diferente orden, que dan motivo a expresiones, de interdependencia, interpenetración, transculturización y otros fenómenos de interacción dinámica, en que las fronteras, se difuminan, se acortan espacios en una aldea global, aspecto que trae consigo connotaciones importantes en el orden económico, político, social, cultural, comunicacional, etcétera, fenómeno de interacción entre los Estados soberanos, que se ha denominado de la globalización y que sucede a la internacionalización y a la interdependencia, en los albores del siglo XXI, sin embargo en este sentido el concepto de soberanía incorpora nuevas dimensiones del espacio geográfico al control del sistema estatal moderno, resultado de las perspectivas abiertas por los desarrollos tecnológicos y el poderío alcanzado por pocos Estados desde la mitad del siglo XIX, en este sentido, Camargo, D., afirma que:

La noción de soberanía territorial, relacionada con la gestación y establecimiento del Estado-nación, es una noción compleja en la cual se interrelacionan Estado-Soberanía-Poder. Los tratados multilaterales que definen el espacio internacional, Convención de Chicago de 1944, definición del espacio aéreo, el tratado del espacio Ultraterrestre de 1967, definió el espacio exterior, Convención del Mar de 1982, definió espacio marítimo. El sistema internacional de Estados busca equilibrar la soberanía de sus miembros y a la vez instrumentos de autorregulación de la Estados. Los Estados entregan soberanía a organismos internacionales, como en los tratados de comercio (Camargo, 2003, p.17).

4. CONCEPTO DE SOBERANÍA MARÍTIMA

En la antigüedad sobre todo los pueblos helénicos eran sociedades talasocráticas, donde la utilización del mar comprendía un concepto de dominio o control espacial, que permita el aprovechamiento del mar para el comercio, tráfico marítimo, navegación o para la guerra, posteriormente en los principios del Derecho Romano se contempla la relación con el mar, el uso exclusivo y el uso común del ancho mar, consideraciones que abordaran polémicas discusiones políticas y jurídicas durante varios siglos, González, J., sostiene que:

En el derecho romano, las discusiones, de *res communis*, según el cual ciertos recursos del mar son de todos, comunes, y el de *res nullius*, que reconoce que hay recursos que “no son de nadie”, conducen inevitablemente al establecimiento de espacios marítimos, casi como extensión de los espacios terrestres. En definitiva, el Derecho Romano daba ya suficiente juego de interpretación para que las potencias pudieran establecer, según su propio interés estratégico y coyuntural las distinciones entre lo común y lo de nadie, por ello ambos usos podían llevar a una interpretación muy laxa del principio de libertad de los mares (González, 2007).

La discusión de dominio marítimo es entonces tan antigua como el mismo desarrollo de la cultura occidental, sin embargo, habiendo observado como antecedente abreviadamente los conceptos de Estado, Poder, Soberanía, abordaremos con particularidad y pertinencia, el concepto de soberanía marítima. El concepto de soberanía marítima es reciente (desde un punto de vista histórico) y está ligado también a la aparición de los Estados-nación, tras la paz de Westfalia (1648). Previamente, sin embargo, existen algunos documentos de interés el siglo XIV, que representan los primeros intentos por codificar la titularidad

de los mares y que han sentado las bases de la normativa actual. En este sentido, durante esta etapa, se destaca Sassoferrato considerado el primer delimitador marítimo, Torres, F., sostiene que:

La principal contribución en materia de soberanía marítima se debe a Bártolo de Sassoferrato (1313-1357). Considerado uno de los juristas más relevantes e influyentes de la historia [...], la figura de Sassoferrato reviste enorme importancia entre otras cosas por ser la primera persona que establece un límite de jurisdicción marina, al actuar como árbitro en la controversia entre Venecia y Génova. Ambas ciudades rivalizaban comercial y militarmente, y se acusaban mutuamente de ataques a sus flotas; la falta de acuerdo generaba enormes perjuicios comerciales en ambas ciudades, que acordaron someterse al criterio del mayor experto en leyes del momento (Torres, 2016, p. 692).

En el mismo sentido de análisis, las primeras intenciones de “territorialización” de los mares, corresponden en los siglos XV y XVI, propiciadas por las nuevas concepciones del mundo del Renacimiento y el acceso a nuevos espacios oceánicos en el acontecer histórico de la era de los descubrimientos, en particular el gran suceso del “descubrimiento” de América, estos eventos dan pie a que comience a tensionarse la unión teología-derecho, dando inicio a la era moderna con su antropocentrismo, estas concepciones motivan a su vez los apetitos expansionistas y estratégicos de las potencias de la época, principalmente, España, Portugal y Gran Bretaña, que contrastan con la heterodoxa interpretación sobre los mares libres, suscitada por Hugo Grocio, en su obra *Mare liberum*, obra en la que defendía el principio de la libertad de los mares en favor de los Países Bajos, su patria, (Torres, 2016) contextualiza que:

El celeberrimo Grocio establece la necesidad de que el tránsito por los mares sea libre, por aguas que no pertenezcan a ninguna nación. El motivo argumentado es, de nuevo, la imposibilidad de ejercer un dominio efectivo y prolongado sobre las aguas del mar, solo que esta vez sustentado en la doctrina del derecho natural, emanado de la ley divina, (...), los motivos de Grocio, sin embargo, no solo eran espirituales, tras la teoría de los mares libres se esconde el interés comercial neerlandés de que las rutas marítimas interoceánicas no se perjudiquen con espacios de soberanía de otras naciones (p.694).

Las afirmaciones teóricas de libertad de los mares “*Mare liberum*” de Grocio, como anteriormente se cita, contrastaban con el interés estratégico expansionista de otras potencias, en especial el de los

intereses británicos y por tanto era una conminación para el ascendiente poder comercial británico, se ponía en riesgo el creciente y expansivo imperio colonial inglés por todos los océanos; es conocido que el rey Jacobo I, comisionó en esos días al jurista inglés John Selden, a dar una respuesta a la propuesta de Grocio, la cual es consignada en la obra de difusión universal *Mare Clausum*, acorde a los propósitos estratégicos e imperialistas de su patria, la obra de Selden, contiene esencialmente dos razonamientos que (Salom, 2001) señala así:

Primero, sostiene que el mar no es *res communis* o sea de toda la humanidad, aunque reconoce como especial el *derecho de paso*, dice que el mar, como la tierra, es susceptible de apropiación y por lo tanto objeto de dominio privado. Segundo, sostiene que Gran Bretaña, de hecho, ha ejercido *dominium* en el mar abierto, más allá de las islas de su entorno, Bahía de Vizcaya y el océano Atlántico occidental, admitiendo solo como *res communis* el aire supramarino, argumentando que la costumbre internacional y la práctica de las naciones se inclina por el dominio y apropiación del mar.

En este debate jurídico e histórico sobre libertad de los mares versus delimitar o cerrar el mar, otros juristas principalmente europeos efectuaron aportes y juicios durante el siglo XVI y XVII; quedaba pendiente determinar sobre qué espacio marítimo un Estado podría reclamar titularidad o soberanía; pero no fue sino hasta principios del siglo XVIII, en 1702, cuando el jurista holandés Corneliuus Van Bynkershoek, propuso en su obra *De Domino Maris*, la Regla del Alcance del Cañón, en este sentido (Wyndham y Walker, 1945) afirman que;

... la regla moderna de tres millas de límite debe su origen al trabajo del jurista holandés Cornelius Van Bynkershoek, que estableció un principio general que un Estado tenía derecho a ejercer la soberanía sobre el cinturón marítimo que se extiende desde su costa hasta el extremo del alcance de disparo de un cañón; que el alcance extremo del cañón era de unas tres millas; y que por lo tanto tres millas llegó a ser reconocido como el límite de las aguas territoriales (Wyndham y Walker, 1945).

El mar territorial que se establecía con la Regla del alcance de tiro de cañón, de las tres millas, se consideraba entonces como una propagación natural del dominio o control del Estado, las tres millas habían sido apropiadas por situaciones y necesidades de Inglaterra, país cuya importancia industrial y naval le confería en la época, hegemonía, trascendente sensibilidad marítima y auge económico, en este sentido, Vázquez, A., sostiene que:

Después de la Batalla de Trafalgar, en 1805, el *Mare Britannicum* será un hecho consumado. (...) La Gran Bretaña aplicara la regla de las tres millas dentro del esquema de una expansión colonial sin precedentes por su importancia estratégica, política y económica. (...), Gran Bretaña une la mayor experiencia naval al poder económico y financiero y a una visión global de los asuntos mundiales que la lleva a ocupar posiciones estratégicas como situaciones de mercado para sus exportaciones en varias partes del globo (pp. 12-15).

Durante en el siglo XIX, la postura Británica de las pretendidas tres millas de mar territorial, contrastaba con la de otros países, según los intereses particulares, especialmente con relación a la pesca en diferentes tratados bilaterales se contemplaban, zonas de mar territorial, de 5 millas, 9 millas, el límite del horizonte, etcétera; la concepción de la Regla del Alcance Cañón fue aceptada por las naciones, pero no cumplida en la práctica por las grandes potencias, habría de mantenerse en teoría, hasta finales del siglo XIX y principios del siglo XX, cuando los adelantos tecnológicos permitan un alcance de cañón mucho mayor que las tres millas, lo cual originó nuevas controversias y propuestas sobre la soberanía y territorialización marítima.

5. SOBERANÍA MARÍTIMA EN EL SIGLO XX Y EL DERECHO DEL MAR

La territorialización marítima a comienzos del siglo XX, se soportaba teóricamente y en la práctica en términos generales en la regla de las tres millas, es decir desde la época de los griegos hasta ese entonces, pasando por diversas disquisiciones y particularmente en los tiempos modernos, siguiendo con las interpretaciones teóricas y de carácter jurídico de Grocio y Selden, en el siglo XVII y Bynkershoek en el siglo XVIII, y el ejercicio del *Mare Britannicum* en el siglo XIX, aún existían diferencias conceptuales de los Estados y los juristas sobre el dominio de los territorios marítimos; la Primera Guerra Mundial (1914-1918) y la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), habrían de aplazar las discusiones y los intentos por definir la territorialización y soberanía marítima.

Conviene destacar en la reseña histórica, que en el periodo de entre guerras, se desarrolló La Conferencia para la Codificación del Derecho Internacional, convocada por La Liga o Sociedad de Naciones en 1930, en la ciudad de La Haya, esta Convención de La Haya, aprobó doctrinariamente dos muy importantes artículos, acerca de la soberanía

del Estado ribereño sobre el mar territorial, el espacio aéreo, y se contempló también formalmente como parte del territorio del Estado, el lecho y subsuelo marino; lamentablemente no se llegó a un acuerdo sobre la anchura del mar territorial, en este sentido Vargas, J., afirma que:

La Convención aprobó dos importantes artículos: 1º: “El territorio de un Estado incluye una faja de mar descrita en esta Convención como el mar territorial. La soberanía sobre esta faja se ejerce de acuerdo con las condiciones previstas en la presente Convención y con las demás reglas del Derecho Internacional”. [...], 2º: “El Territorio del Estado ribereño incluye también el espacio aéreo sobre el mar territorial, lo mismo que el lecho y el subsuelo de dicho mar.” [...], los avances de la reunión de La Haya quedaron paralizados por el tema del artículo 3º, sobre el ancho del mar territorial. (Vargas, 1995, p. 50-51)

El esfuerzo de La Haya de 1930, significó un gran avance en aspectos jurídicos, como la aceptación del nombre de mar territorial, también la cualificación de las facultades inherentes e inseparables del Estado ribereño sobre el mar territorial, consideradas y estimadas como de soberanía; fue el último intento de codificación del Derecho Marítimo tradicional, los siguientes intentos habrían de llevar a la codificación y régimen jurídico de los océanos a través del Derecho del Mar.

Finalizada la Segunda Guerra Mundial, el nuevo contexto geopolítico y geoestratégico, motivó nuevamente el interés por el control y soberanía de los océanos, y las medidas adaptadas sobre este particular dieron nacimiento al nuevo Derecho del Mar, entre las que se destaca las Proclamas del Presidente Harry S. Truman, en Septiembre de 1945, sobre la Política de los Estados Unidos respecto de los recursos naturales del subsuelo y el lecho marino de la plataforma continental, y sobre protección pesquera, en este aspecto (Vázquez, 1976) manifiesta que:

Las medidas dictadas por el presidente Truman, septiembre de 1945 “los recursos naturales del subsuelo y del lecho de la plataforma continental” (*Presidential proclamation* N° 2667) y “la pesca costanera en ciertas áreas de alta mar” (*Presidential proclamation* N° 2668). Hasta entonces, la reivindicación del lecho y del subsuelo de la plataforma continental o submarina no había sido objeto de ninguna reglamentación internacional. Con aquellas *proclamaciones* el derecho del mar adquiere una segunda dimensión, y en lo sucesivo no solamente se estudiaran los problemas clásicos de la superficie de las aguas, sino las cuestiones más complejas de las áreas sumergidas (pp. 41-42).

Las proclamas unilaterales de Truman estaban centradas en el aprovechamiento de los recursos marítimos por los Estados Unidos, potencia indiscutible al término de la Segunda Guerra Mundial y que requería de nuevas fuentes de petróleo y minerales del suelo y subsuelo de su plataforma y la protección de los recursos pesqueros en las áreas adyacentes a sus costas, las citadas proclamas causaron gran novedad e impacto jurídico, político y geopolítico; en particular la referida a la plataforma continental, aunque no se establecía la longitud de la plataforma continental, alertó no solo a las grandes potencias, sino a los países en vía de desarrollo, sobre las posibilidades de exploración y explotación de los recursos del suelo y subsuelo de la plataforma. Se sucedieron con similares intenciones de soberanía, entre 1946 y 1950, declaraciones unilaterales de varios países entre los que podemos citar, México, Argentina, Panamá, Chile, Perú, Islandia, Arabia Saudita, Brasil, etcétera, (Vásquez, 1976, p.44).

En orden a destacar el valor jurídico y su impacto, nos referiremos a continuación, a las siguientes declaraciones que generaron gran revuelo político y jurídico, y consecuentemente aportes al debate, discusión y codificación del Derecho del Mar:

La Declaración del presidente de Chile, Gabriel González Videla del 23 de junio de 1947, y la del presidente del Perú, José Luis Bustamante y Rivero del 1 de agosto de 1947, en las que se establecían adyacentes a sus costas una Zona Marítima, de 200 millas de soberanía y jurisdicción, generaron gran impacto político y estratégico en el proceso de territorialización de los mares, sobre el particular, Espaliat, A. y Cave, R., afirman que:

La Zona Marítima de 200 Millas: Soberanía y Jurisdicción. El 23 de junio de 1947, Chile proclamó su soberanía y jurisdicción sobre el mar y el zócalo continental adyacente a sus costas hasta una extensión de 200 millas marítimas. El 1° de agosto de 1947, Perú dictó el Decreto Supremo N° 781, declaraba similarmente, el mar adyacente a las costas del territorio peruano es una zona comprendida entre esas costas y una línea imaginaria paralela a ellas y trazada sobre el mar a una distancia de doscientas (200) millas marinas.

Estas declaraciones unilaterales de Chile y Perú, marcaban un hito mundial de gran trascendencia, jurídica, política, geopolítica y geoestratégica, se establecían 200 millas de mar patrimonial, quedaban atrás la regla de las tres millas y otros valores pretendidos de 6 o 12 millas de mar territorial, que otros países estimaban como viables; a esas

declaraciones se agregó la Declaración de Santiago de Chile del 18 de agosto de 1952, sobre “Declaración de Zona Marítima”, de 200 millas marítimas que efectuaron Chile, Perú y Ecuador, que hizo más patente y con carácter permanente, por primera vez la intención de reclamos de soberanía y aprovechamiento de los recursos marinos y submarinos a favor del Estado Ribereño, en una extensa zona de 200 millas; en el Portal Institucional del Congreso del Perú, se destaca del texto de las declaraciones en particular las cláusulas II y III, así:

II. Como consecuencia de estos hechos, los Gobiernos de Chile, Ecuador y Perú proclaman como norma de su política internacional marítima, la soberanía y jurisdicción exclusivas que a cada uno de ellos corresponde sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países, hasta una distancia mínima de 200 millas marinas desde las referidas costas. III. La jurisdicción y soberanía exclusivas sobre la zona marítima indicada, incluye también la soberanía y jurisdicción exclusivas sobre el suelo y subsuelo que a ella corresponde (Portal Institucional Congreso del Perú, 2017).

Las declaraciones de Chile-Perú-Ecuador, con énfasis en la soberanía marítima, provocaron protestas diplomáticas de rigor, principalmente de los grandes países pesqueros, como Grecia, Japón, Dinamarca, Holanda, Gran Bretaña, Estados Unidos, Suecia y la Unión Soviética, sin embargo como efecto dominó, se sucedieron declaraciones de los llamados países del “tercer mundo”, en América Latina, África y países de Asia; los anteriores eventos de confrontación teórica, llevó a que las Naciones Unidas convocará la realización de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la cual se celebró en Ginebra del 24 de febrero al 27 de abril de 1958.

Como resultado de los arduos debates y discutidas deliberaciones, La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, aunque no consiguió establecer la anchura del Mar Territorial, para el momento histórico se alcanzó con sabor de conquista, cuatro Convenciones sobre el régimen marítimo, que representaban importantes logros para el fortalecimiento del Derecho del Mar (Rodríguez, 2014) comenta que:

1.- *Convención sobre Alta Mar*, que entró en vigor el 30 de septiembre de 1962, 2.- *Convención sobre Plataforma Continental*, que entró en vigor el 10 de junio de 1964, 3.- *Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua*, que entró en vigor el 10 de septiembre de 1964 y 4.- *Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar*, que entró en vigor el 20 de marzo de 1966.

Al no haber logrado determinar en la Conferencia sobre el Derecho del Mar de Ginebra, la anchura del Mar Territorial, las Naciones Unidas convocó entonces la II Conferencia sobre el Derecho del Mar, celebrada también en Ginebra del 17 de marzo al 26 de abril de 1960, Rodríguez, H., afirma que: sin embargo la Conferencia fracasó y no obtuvo acuerdo internacional alguno, al no completar ninguna de las propuestas sobre el *mar territorial*, la necesaria mayoría de dos tercios acordada (Rodríguez,2014).

Los Convenios aprobados en la conferencia sobre el Derecho del Mar de 1958, por el número limitado de Estados parte de su aplicación y diligencia fue lenta, aunado al fracaso de la II Conferencia, llevó a las Naciones Unidas a crear en 1967, el Comité de Fondos Marinos más allá de los Límites de la Jurisdicción Nacional, que se convertiría luego en el Comité de las Naciones Unidas que prepararía la III Conferencia sobre el Derecho del Mar, la Asamblea General de las Naciones Unidas convocó en diciembre de 1970, la III Conferencia sobre el Derecho del Mar, que se llevaría cabo desde diciembre de 1973 hasta abril de 1982.

Es también pertinente con respeto por la verdad histórica y en el sentido de análisis, indicar a manera de ilustración hitos en que se llevaron a cabo intentos de Codificación de los Espacios Oceánicos, desde mediados del siglo XIX, así:

- Declaración de París de 1856.
- Primera Conferencia de Paz de La Haya, 1899.
- Reunión de Cancilleres en Panamá, 1939.
- Segunda Reunión de Cancilleres en La Habana. 1940.
- Declaración Truman, sobre Plataforma Continental de 1945.
- Declaración Presidente Chileno Gabriel González, de 1947.
- El Tratado Interamericano de Rio de Janeiro, 1949.
- Convención de Ginebra, 1949.
- Declaración de Santiago de Chile, agosto 1952.
- Conferencia sobre el Derecho del Mar, 1958, 1960 y 1982.
- 1971 Declaración de las Naciones Unidas respecto a los fondos marinos como patrimonio común de la Humanidad de 1971. (Rodríguez, 2014)

Es cierto y común que dentro del medio jurídico se utilicen indistintamente los términos “Derecho del Mar” y “Derecho Marítimo”, por lo que es conveniente aclarar que ambas disciplinas jurídicas son distintas, aunque sus normas tengan en el mar un mismo ámbito espacial de validez. El Derecho del Mar se constituye como una rama del Derecho Internacional Público. En cuanto al derecho marítimo, es parte del derecho privado y en este sentido, (Velázquez, 2015) sostiene que:

El derecho del mar se halla estrechamente vinculado al derecho internacional público, de ahí que sea una rama del derecho público, en tanto que el derecho marítimo por su carácter mercantilista, forma parte del derecho privado y se le incorpora también como campo de estudio y resolución en el derecho internacional privado. El objeto de estudio del derecho del mar, son los espacios marinos tales como el mar territorial, la zona exclusiva, alta mar, etcétera, mientras que el objeto de estudio del derecho marítimo es la actividad comercial marítima y su terminología es también mercantilista, ejemplo: incoterms, hipoteca marítima etcétera.

6. VISIÓN OCEANOPOLÍTICA DE LOS ESPACIOS OCEÁNICOS Y LA SOBERANÍA MARÍTIMA

Desde una perspectiva Oceanopolítica, es pertinente abordar el análisis de las relaciones políticas, sociales, culturales, estratégicas y económicas que se suceden y se establecen entre los Estados y otros actores políticos entre sí, a propósito de los espacios marítimos y oceánicos y la explotación de los recursos marítimos, como una realidad presente y recurrente en el siglo XXI.

La “Oceanopolítica”; como teoría surgió a finales década del 90 en el siglo XX, propuesta por el almirante chileno Jorge Martínez Busch, a propósito del desarrollo de los espacios oceánicos de la República de Chile, como referente de connotación internacional, se define como: “Existencia del océano en el entorno geográfico y de la influencia que esta existencia tiene sobre las decisiones políticas, se ha denominado Oceanopolítica” (Martínez, 1993, p. 135). De igual forma enfatiza Jorge Martínez Busch: “La Oceanopolítica debe permitir a los gobernantes la búsqueda del bien común, considerando al mar y a los espacios oceánicos como un espacio de desarrollo y crecimiento del Estado. Concepción que es un paso más allá de la conciencia marítima” (1993, p.135).

La Oceanopolítica, como teoría y también como nueva disciplina pretende introducir un cambio de perspectiva al analizar y estudiar los fenómenos económicos, políticos, sociales, diplomáticos, y estratégicos que se suceden en los espacios oceánicos como espacio de desarrollo, observando, interpretando y comprendiendo lo que sucede en tierra, en este aspecto Rodríguez Manuel (2011) plantea una propuesta de definición:

El estudio científico de las relaciones oceanopolíticas, que se establecen históricamente entre ciertos actores políticos y los espacios marítimos y oceánicos, donde se pueden establecer dos tipos de relaciones: a) Las relaciones que establecen los Estados y otros actores políticos entre sí a propósito de los espacios marítimos y oceánicos, relaciones que tienen lugar en la esfera internacional. b) Las relaciones que se establecen entre los Estados y los espacios marítimos y oceánicos, las que se sitúan generalmente en la esfera nacional por su carácter jurídico y su contenido político.

Un criterio referente para análisis territorial lo establece, la posición Oceanopolítica de un Estado, definida “como el conjunto de condiciones geográficas relativas a los mares y océanos, que facilitan o dificultan el desarrollo marítimo de un grupo humano organizado” (Rodríguez, 2011, s.p.), desde la perspectiva del análisis oceanopolítico, es posible abordar la evolución y relaciones entre el Estado- nación como actor en el sistema internacional y los mares y océanos, la posición Oceanopolítica se relaciona con un cuadro diverso de relaciones espaciales, en el entorno internacional, las cuales Rodríguez, M. (2011) señala que:

- a. Calidad y navegabilidad de los mares contiguos al borde costero.
- b. Accesibilidad de costas y otros accidentes geográficos del borde costero (golfos, archipiélagos, islas, etc.).
- c. Importancia estratégica relativa de las rutas marítimas que unen a los puertos del litoral propio, con puertos del resto del mundo, así como las rutas internacionales de navegación.
- d. Importancia estratégica relativa atribuida a los pasos naturales y estrechos localizados en el territorio.
- e. Calidad de las infraestructuras portuarias, comunicaciones y transporte en el territorio costero, que desempeñan el rol de facilidades para la navegación y para actividades económicas relacionadas con el mar. (Rodríguez, 2011, s.p.)

El territorio es uno de los elementos constitutivos del Estado, al igual que el continental y marítimo es parte esencial del Estado, según Manuel Luis Rodríguez, desde la perspectiva de la Oceanopolítica, existen cinco factores de territorialización de los espacios marítimos: “a) utilización (como acto económico), b) delimitación (como acto jurídico), c) ocupación (como acto político), d) presencia (como acto oceanopolítico) y e) control o dominio (como acto estratégico)” (Rodríguez, S/F).

En una visión oceanopolítica sobre los espacios oceánicos, a la luz de La Convención del Derecho del Mar de 1982, los Estados ribereños adquieren la obligación de examinar sus espacios oceánicos, como una fuente transcendental de recursos y de subsistencia, donde se generan a la vez diversas actividades para el desarrollo y logro de los objetivos nacionales, implica además implementar de común acuerdo las medidas y normas que establece la Convemar en especial las relacionadas con la protección y preservación de recursos y del medio ambiente, que contribuyen al desarrollo socioeconómico de los Estados.

El proceso de territorialización de los espacios marítimos constituye uno de los fenómenos más característicos en Oceanopolítica, por lo que (Rodríguez, s/f) señala que:

Como el territorio es una de las condiciones principales de la existencia del Estado, el territorio marítimo es una de las condiciones claves de la existencia de los Estados marítimos. Desde una perspectiva oceanopolítica, el territorio -respecto del Estado- es a la vez: Marco físico espacial de competencia; Base estable de acción del poder estatal y Símbolo tangible de la unidad de la nación. Mediante determinación de un marco territorial en el mar, junto al territorio continental, el poder del Estado inscribe a la Nación (con toda su diversidad cultural y regional) sobre el plano de realidades geográficas concretas, tangible.

En cuanto a los mecanismos de territorialización Oceanopolítica y como son territorializados los espacios marítimos y oceánicos, se clasifican:

- a. Mediante apropiación y utilización económica de recursos y riquezas que el mar proporciona
- b. Mediante el conocimiento, investigación y exploración científica y tecnológica;
- c. Mediante delimitación política y jurídica del territorio marítimo, en términos de fijación de fronteras estables y reconocidas por los demás Estados

- d. Mediante el diseño e implementación de políticas de Estado, inscritas en el corto, mediano y largo plazo, respecto de los mares y océanos, a fin de expresar, realizar y proteger sus intereses nacionales y marítimos;
- e. Mediante aplicación constante y sistemática de diversas modalidades de ejercicio del poder marítimo y naval del Estado. (Rodríguez, S/F)

7. CONTEXTO DE SOBERANÍA MARÍTIMA EN COLOMBIA

En la Constitución Política de Colombia se señala con respecto al concepto de soberanía, lo siguiente: “Artículo 3.- La soberanía reside exclusivamente en el pueblo, del cual emana el poder público. El pueblo la ejerce en forma directa o por medio de sus representantes, en los términos que la Constitución establece.”

Soberanía marítima: Facultad de ejercer con plenitud, el control, la vigilancia, la administración, la regulación, la exploración y la explotación sostenible del territorio marítimo nacional, en todas sus dimensiones, bajo el imperio de la constitución y las leyes, en beneficio de los intereses nacionales de Colombia (Rodríguez, 2014).

El territorio colombiano abarca tres tipos de espacios que guardan íntima relación uno con otro: el terrestre, el marítimo y el aéreo. El territorio es el espacio tridimensional abarcado por nuestras fronteras terrestres y marítimas horizontales y verticales, incluyendo mares, subsuelo y espacio aéreo; en este sentido, sobre la tridimensionalidad del territorio (Ramírez, 2008) hace referencia a que:

La Constitución del 91, al enumerar espacios que hacen parte de Colombia, reconoce la idea de la tridimensionalidad del territorio y cada uno de esos elementos es definido acogiendo o teniendo en cuenta normas del derecho internacional y del interno, con el objeto de precisar conceptos de manera que pueda haber una visión integral, no solamente del espacio físico, sino de la manera como el Estado se proyecta en sus relaciones exteriores, de acuerdo con una serie de principios que conforman un ordenamiento aceptado por la comunidad internacional (p. 122).

En la Constitución Política de Colombia, se señala con respeto a la integridad territorial y soberanía, especialmente, en los principios fundamentales, el Artículo 2°. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución;

facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

De igual manera en la Constitución Política de Colombia, en el Capítulo 4°. Del territorio; advierte y determina los territorios marítimos sobre los que se debe ejercer soberanía marítima. Artículo 101. Los límites de Colombia son los establecidos en los tratados internacionales aprobados por el Congreso, debidamente ratificados por el Presidente de la República, y los definidos por los laudos arbitrales en que sea parte la Nación.

Los límites señalados en la forma prevista por esta Constitución, solo podrán modificarse en virtud de tratados aprobados por el Congreso, debidamente ratificados por el Presidente de la República. Forman parte de Colombia, además del territorio continental, el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, la Isla de Malpelo, y demás islas, islotes, cayos, morros y bancos que le pertenecen. También son parte de Colombia, el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva, el espacio aéreo, el segmento de la órbita geoestacionaria, el espectro electromagnético y el espacio donde actúa, de conformidad con el Derecho Internacional o con las leyes colombianas a falta de normas internacionales.

Es importante hacer notar, que el primer ejercicio para ejercer la soberanía marítima en el territorio marítimo, es apropiarse del territorio marítimo; es decir, conocer a cabalidad y con propiedad en toda su dimensión y plenitud, no solo el territorio continental sino también el territorio marítimo, como parte integral del Estado colombiano, su verdadera extensión (Ver figura No. 1); entender plenamente lo que destaca el artículo 101, de la Constitución Nacional, citado en el párrafo anterior, en particular los límites y territorios marítimos.

Figura N° 1. Real y Total Extensión Territorial



Fuente: El Poder Marítimo del Estado, Cátedra. Escuela Superior de Guerra.

Es por lo tanto muy importante, conocer o apropiarse de todos los accidentes geográficos, que conforman el territorio del Estado colombiano, cordilleras, islas, valles, bajos, morros, bahías, lagunas, mares, etc., en este sentido en la Política Nacional del Océano y Espacios Costeros se menciona que:

Colombia posee 3.189 km de litorales, que cubre 12 departamentos y 49 municipios, 4 archipiélagos, al menos 100 islas, 17 cayos, 42 bahías, 5 golfos (DIMAR, 2005), una extensión de 2.860 km² de áreas coralinas (INVEMAR, 2014) y en general 928.660 km² de territorio marítimo (CCO, 2015). Adicionalmente, en sus zonas costeras marítimas e insulares posee ecosistemas estratégicos, como los arrecifes coralinos con 300.000 hectáreas y las zonas de manglares con 378.938 hectáreas (PNOEC, 2017, p.19).

En el proceso de territorialización marítima, los tratados de delimitación marina y submarina (Tabla 1), que establecen la fronteras marítimas con otros Estados de la región, “fronteras azules”, hacen parte del ordenamiento jurídico de la Nación, territorios sobre los que

se ejerce soberanía marítima. También como ejercicio de apropiación del territorio marítimo nacional, deben ser de normal conocimiento y difusión por el ciudadano colombiano.

Tabla 1. Tratados Límites Marítimos.

Tratado	Nombre	Firmado	Ratificado	Ley
Convenio (Tratado) sobre Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas y Cooperación Marítima entre las Repúblicas de Colombia y Ecuador	<i>Liévano-Lucio</i>	Quito 23/08/1975	Bogotá 22/12/1975	Ley No 32 15/11/1975
Tratado Sobre Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas y Cooperación Marítima entre la República de Colombia y la República de Costa Rica en el Mar Caribe	<i>Fernández-Facio</i>	San José 17/03/1977		Ley No 8 04/08/1978.
Tratado Sobre Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas y Cooperación Marítima entre la República de Colombia y la República de Costa Rica en el Océano Pacífico, Adicional al Firmado en la Ciudad de San José.	<i>Lloreda-Gutiérrez</i>	Bogotá 06/04/1984	San José 20 /02/2001	Ley No 54 06/06/1985
Áreas marinas y submarinas de con Panamá	<i>Liévano-Boyd</i>	Cartagena 20/11/1976	Panamá 30/11/1977	Ley No 04 21/01/1977
Cuestiones territoriales entre Colombia y Nicaragua	<i>Esguerra-Bárceñas</i>	Managua 24/03/1928	Managua 05/05/1930	Ley No 93 1928
Delimitación Marítima Entre la República de Colombia y la República de Honduras	<i>Ramírez-López</i>	San Andrés Islas 02/08/1986	Nueva York 21/12/1999	Ley No 539 13/12/1999
Delimitación Marítima entre la República de Colombia y Jamaica	<i>Sanín-Douglas Roberston</i>	Kingston 12/11/1993	Bogotá 14/03/1994	Ley No 90 10/12/1993
Fronteras Marítimas entre la República de Colombia y la República de Haití	<i>Liévano-Brutus</i>	Puerto Príncipe 17/02/1978	Bogotá 16/02/1979	Ley No 24 1978
Áreas Marinas y Submarinas y Cooperación Marítima. República de Colombia y República Dominicana	<i>Liévano-Jiménez</i>	Santo Domingo 13/01/1978	Bogotá 15/01/1979	Ley No 38 12/12/1978
EEUU Relativo a la Situación de Quitasueño, Roncador y serrana	<i>Vásquez-Saccio</i>	Bogotá 08/09/1972	Bogotá 17/09/1981	Ley No 52 1973

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de <http://www.cco.gov.co/mapa-esquematico.html>

Un elemento esencial que permite o facilita la apropiación del territorio marítimo, lo constituye la conciencia marítima, que lamentablemente no ha estado o ha sido pobre en el imaginario colectivo nacional, desde la época de nuestra independencia, en este sentido (Rodríguez, 2015), brinda como significado de la Conciencia Marítima y como país marítimo, al:

Conocimiento y la comprensión responsable de la sociedad colombiana, de los intereses marítimos nacionales, de las potencialidades y recursos que representan los espacios oceánicos y costeros jurisdiccionales y de las actividades que allí se realizan, para el desarrollo y crecimiento sostenible del Poder Marítimo del Estado. En la medida que la conciencia marítima se encuentre arraigada en el pensamiento e imaginario colectivo de un pueblo, por vocación, tradición e idiosincrasia y asimismo en las decisiones que tome la clase dirigente para la construcción del Estado, el Poder Marítimo en consecuencia será entonces un elemento grande del desarrollo nacional (p.54).

Figura N° 2. “Colombia Patria de Tres Mares”



Fuente: El Poder Marítimo del Estado, Cátedra. Escuela Superior de Guerra.

De igual manera, la apropiación del territorio marítimo significa tener visión prospectiva y de desarrollo de la importancia del océano para Colombia. Es importante poner de relieve y destacar, que Colombia se presentó con el lema “Colombia, Patria de Tres Mares”, en La Expo’98,

o Exposición Internacional de 1998, contexto Figura. 2., cuyo argumento o tema central fue “Los océanos: un patrimonio para el futuro”, evento internacional al que asistieron 155 países, y que se llevó a cabo en Lisboa, Portugal, del 22 de mayo al 30 de septiembre de 1998. Nuestro eslogan quería significar ante la comunidad internacional, en ese año internacional de los océanos, la condición esencialmente marítima de Colombia, en este sentido, Isadora de Norden afirma:

Para los colombianos, nuestros mares ha sido siempre el mar Caribe y el océano Pacífico, no obstante, el concepto “Colombia, Patria de Tres Mares” reivindica la enorme significancia de las aguas que riegan más de la mitad del territorio nacional a través de las cuencas de los ríos Amazonas y Orinoco, considerándolas el tercer mar de nuestro país, el mar de agua dulce”

A su vez en este contexto de despertar de conciencia marítima, que significó el alistamiento para la participación en Expolisboa 98, cabe destacar que a nivel presidencial en esta ocasión y en mucho tiempo, no se producía un pronunciamiento de rigor acorde a la condición de país marítimo por excelencia de Colombia, en esta ocasión el presidente Ernesto Samper Pizano manifestó entre otros apartes que:

En este orden de ideas, asistimos a Expolisboa 98 para mostrar nuestro país a la comunidad internacional, con todo el esplendor de sus riquezas marítimas, ofreciendo de esta manera nuestro concurso hacia el desarrollo científico y tecnológico que nos permita explorar y obtener de nuestros mares los recursos genéticos, alimentarios y geológicos que ayuden a mejorar la vida de nuestros habitantes. [...], Sumerjémonos, pues, en este intento por desarrollar la gran ventaja potencial que poseen nuestros recursos marítimos y fluviales en Colombia, la patria de los tres mares.

Sin embargo, es pertinente destacar en honor a la verdad y ejercicio práctico de posicionamiento del concepto de una gran dimensión geopolítica y oceanopolítica de “Colombia Patria de Tres Mares”, esta incitativa de gobierno se quedó en el eslogan, y en la participación en Expo Lisboa 98, y este concepto de un tercer mar de agua dulce sobre el que se debe ejercer soberanía plena y desarrollo por parte del Estado se quedó también en el papel; con visión prospectiva se espera entonces que nuevas administraciones rescaten tan importante concepto esencial para el desarrollo nacional. Este concepto vincula con mayor plenitud la condición de Colombia como país de complejas y diversas regiones, del

Caribe, Marabino, Amazónico, de la Orinoquía, Andino y del Pacífico, regiones que los tres mares entrelazan e integran, al ejercicio de soberanía del Estado.

Sin embargo, hay que agregar que la Armada Nacional, contempla en el cumplimiento de la misión, como Estrategia, el reconocimiento y apropiación de los territorios marítimos, los ríos y la Amazonía, en este aspecto se señala que:

Armada Nacional desarrolla su misión en dos espacios vitales para la humanidad como son el mar y la Amazonía. Poseer aproximadamente un millón de kilómetros cuadrados de espacios oceánicos en el Mar Caribe y el Océano Pacífico, no solo es un privilegio y una garantía para nuestro desarrollo y subsistencia futura, sino un reto y compromiso con la comunidad internacional, que ve en ellos también su oportunidad de subsistencia[...], una tercera parte de las fronteras continentales representadas en ríos, y 2 quintas partes del territorio continental que corresponden a la Amazonía representan un reto institucional (Armada Nacional, 2017).

El ejercicio de la soberanía marítima se desarrolla en el territorio marítimo nacional, por medio del control, administración, regulación, y aprovechamiento sostenible de las actividades marítimas, conforme la legislación nacional e internacional, y que son desarrolladas por las personas en este espacio territorial marítimo. Es decir territorio marítimo-población-Estado, en desarrollo de un aprovechamiento sostenible y planificado que procura beneficios de orden, social, económico, ambiental, cultural, etc. Se acoge con beneplácito, que mediante sentencia C-212 de 1994, la Corte Constitucional estableció como actividades marítimas, de control por parte de la Dirección General Marítima (Dimar), Autoridad Marítima Colombiana, que en representación del Estado ejerce el control y soberanía marítima, a las siguientes:

- La señalización marítima, el control del tráfico marítimo.
- Las naves nacionales y extranjeras y los artefactos navales.
- La navegación marítima por naves y artefactos navales.
- La marina mercante y el transporte marítimo.
- Las comunicaciones marítimas.
- La utilización, protección y preservación de los litorales.

- La investigación científica marina en todas sus disciplinas.
- Los sistemas de exploración, explotación y prospección de los recursos naturales del medio marino.
- La búsqueda y extracción o recuperación de antigüedades o tesoros náufragos.
- La recreación y el deporte náutico marinos.
- La búsqueda y salvamento marítimos.
- La conservación, preservación y protección del medio marino.
- La colocación de cualquier tipo de estructuras, obras fijas o semifijas en el suelo o en el subsuelo marino.
- El servicio de pronósticos de mar y de tiempo.
- Los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica.
- La administración y desarrollo de la zona costera.
- Los astilleros y la construcción naval y
- Otros usos y/o aprovechamientos del medio marino (Corte Constitucional, 1994).

Es importante destacar a la vez, que en el ejercicio de soberanía marítima el Estado Colombiano, a través de la Dirección General Marítima (Dimar), la Autoridad Marítima Colombiana ejerce la Autoridad en todo el territorio marítimo, dirigiendo, coordinando y controlando las actividades marítimas, fluviales y costeras, en particular bajo tres roles estratégicos e institucionales, que se definen de la siguiente manera:

Estado Ribereño:

La Dimar desarrolla sus funciones en los espacios marítimos y vías fluviales fronterizos a través de una normatividad propia para tal fin. De esta manera, su trabajo se centra en la administración, conservación y exploración de los recursos naturales, el control del tráfico marítimo para asegurar el cumplimiento de la reglamentación en materia de la salvaguarda de la seguridad integral marítima, con el fin de evitar accidentes por fallas operacionales de buques, errores humanos, contaminación y la reducción de amenazas que pongan en riesgo la

integridad del territorio marítimo colombiano (Dimar, 2017).

Estado Rector del Puerto:

La Dimar ejerce el control administrativo, operativo y legal de los buques extranjeros que arriban a los puertos colombianos, con base en normas sobre seguridad marítima y protección del medio marino (Dimar, 2017).

Estado de Abanderamiento:

La Autoridad Marítima, además de hacer cumplir las normas que rigen la construcción, equipamiento, gestión y protección de las embarcaciones matriculadas en el registro colombiano, se consolida como la entidad responsable para la formación y titulación de profesionales interesados en el ejercicio de actividades marítimas (Dimar, 2017).

Entre los organismos internacionales, la Organización Marítima Internacional (OMI) es un organismo especializado de las Naciones Unidas cuyo objetivo es fomentar el transporte marítimo seguro, protegido, ecológicamente racional, eficaz y sostenible mediante la adopción de las normas más estrictas posibles de protección y seguridad marítimas, eficacia de la navegación y prevención y control de la contaminación ocasionada por los buques. También considera los asuntos jurídicos conexos y alienta la implantación efectiva de los instrumentos de la OMI para que se apliquen de manera universal y uniforme. Actualmente 172 Estados son miembros.

Colombia en ejercicio de su soberanía jurídica como Estado soberano, ha aprobado e incorporado por medio de leyes a la legislación a nacional, los siguientes 13 convenios internacionales promovidos por la Organización Marítima Internacional, OMI, (Tabla 2), que refuerzan el ordenamiento y regulación jurídica, en ejercicio de soberanía sobre las actividades marítimas que se desarrollan en su territorio marítimo; control y aplicación ejercido por la Dirección General Marítima (Dimar), Autoridad Marítima Colombiana, en representación del Estado colombiano:

Tabla 2. Convenios Firmados y Ratificados por Colombia ante la Organización Marítima Internacional

NOMBRE	LEY
Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional - OMI.	Ley 06 de 1974
Convenio Internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar STCW.	Ley 35 de 1981
Convenio Internacional para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de 1965. FAL.	Ley 17 de 1991
Convenio Internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos-FONDO.	Ley 523 de 1999
Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Derrames de Hidrocarburos- CLC.	Ley 55 de 1989
Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, (MARPOL).	Ley 12 de 1981
Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos –OPRC.	Ley 885 de 2004
Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de 1979 SAR.	Ley 10 de 1986
Convenio Internacional sobre la seguridad de vida Humana en el Mar SOLAS.	Ley 08 de 1986
Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969 TONNAGE	Ley 05 de 1974
Convenio Internacional para Prevenir los Abordajes COLREG.	Ley 13 de 1981
Convenio Constitutivo y Acuerdo de Explotación de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite	Ley 08 de 1986
Convenio Internacional sobre Líneas de Carga- LOAD LINES.	Ley 03 de 1987

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Portal de DIMAR (2017)

Es particularmente importante evidenciar que el 2007, a 12 años de cumplir 200 años de vida republicana, el Estado asume por fin, mediante una política pública, resolver el problema de indolencia, indiferencia y de falta de conciencia marítima de su población y del mismo Estado frente a su territorio marítimo; esta política pública, que ante la certeza y certidumbre de la importancia del océano para el desarrollo nacional, se ha convertido en la práctica en una *política de Estado*, en razón a que ha transitado por dos gobiernos y con perspectivas de proyección futuras,

esta política pública que lidera y convoca la Comisión Colombiana del Océano CCO, en representación del Estado, se denomina, “La Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros PNOEC”, a su vez dentro del texto de la misma se destacan y establecen los “Intereses Marítimos Nacionales (IMN)” que Colombia debe desarrollar y fortalecer mediante una efectiva articulación de las diferentes entidades del Estado y de los actores no estatales, como, los sectores académico, científico, empresarial y social comprometidos con el uso del Océano, estableciendo el ejercicio de soberanía y control de todas las actividades marítimas en el territorio marítimo nacional, los cuales se describen así:

1. Soberanía e Integridad del Territorio Marítimo Nacional.
2. Conciencia, Apropiación Territorial y Cultura Marítima.
3. Recursos Ambientales Marino-Costeros.
4. Educación Marítima.
5. Investigación Científica, Tecnológica y de Innovación.
6. Poder Naval.
7. Seguridad Integral Marítima.
8. Ordenamiento Marino-Costero.
9. Transporte y Comercio Marítimo.
10. Turismo Marítimo y Recreación.
11. Industria Naval y Marítima.
12. Minería Marina y Submarina.
13. Pesca y Acuicultura. (2017, p. 65)

Asimismo en La Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC, 2017), en el área temática de “Mantenimiento de la Soberanía, Integridad Territorial y Desarrollo Integral de Fronteras Marítimas”, se resalta que:

El Estado Colombiano ejerce plenamente su soberanía en las aguas jurisdiccionales, su plataforma continental y sus espacios costeros. El Estado continuará salvaguardando su integridad marítima, insular y terrestre a través de distintas acciones que comprenden, entre otras:

la defensa de la soberanía y las acciones nacionales e internacionales que reafirman la jurisdicción de Colombia en sus espacios marítimos, insulares y terrestres, de conformidad con los principios y normas de Derecho Internacional y el desarrollo económico y social de dichos espacios, manteniendo una protección sostenible de la biodiversidad y los recursos ambientales (p.79).

En este sentido de análisis la Armada Nacional principal impulsador del Poder Marítimo Nacional, y consecuente con los propósitos de desarrollo marítimo integral, entre los aspectos correlacionados con la Soberanía Marítima y la integralidad y seguridad del territorio marítimo, en un país bioceánico y con extensas fronteras fluviales, el Comandante de la Armada Nacional establece en el Plan Estratégico Naval 2015-2018, que:

De acuerdo con el concepto político-estratégico, Colombia debe mantener una capacidad disuasiva de defensa activa soportada en capacidades operacionales, logísticas y de apoyo que aseguren la defensa de la soberanía nacional y la integridad territorial. Este objetivo implica la consolidación de la Armada como una Marina de Guerra con capacidad disuasiva, con una estructura logística que le permita la sostenibilidad de las operaciones y la protección de la fuerza más allá de sus fronteras, con una doctrina actualizada y en permanente evaluación, altos niveles de entrenamiento, una organización flexible y acorde a las necesidades del país (Santamaría, 2015, p.11-12).

La Armada Nacional en el ejercicio de soberanía sobre el territorio marítimo del Estado, cumple con sus responsabilidades, roles y misiones enmarcada en la estrategia de cinco grandes vértices, que se describen en la Figura No. 3, que conforman un sistema denominado Pentágono Naval, en coordinación sinérgica con la Dirección General Marítima (Dimar), a su vez el Comandante de la Armada Nacional indica en el Plan Estratégico Naval 2015-2018, que:

En los lineamientos de la Política de Defensa y Seguridad 2015-2018, uno de sus objetivos estratégicos, es el de “Garantizar la soberanía e integridad del territorio nacional, protegiendo los intereses nacionales”. Asimismo, la Armada Nacional cumple con sus roles y misiones centrada en una estrategia definida y enmarcada en cinco grandes vértices que conforman un sistema denominado Pentágono Naval, (...), Esto integra el concepto de la Defensa Nacional que comprende salvaguardar la soberanía y la integridad territorial, (...), garantizar la seguridad en forma integral del territorio marítimo y fluvial, proteger los intereses marítimos y fluviales de la nación y ejercer la autoridad en el mar (Santamaría, 2015, p.16-22).

Figura N° 3. Vértices de la Estrategia Pentagonal



Fuente: Plan Estratégico Naval 2015-2018

Es necesario entonces en el ejercicio de la soberanía marítima, una comprensión y un entendimiento interdisciplinar, transdisciplinar y multidisciplinar, nacional e internacional para el aprovechamiento sostenible de los océanos.

Conclusiones

Primera. En el sistema y contexto estatal contemporáneo actual, los conceptos claves e interdependientes Estado, poder, soberanía, en la realidad no han cambiado hasta el presente, dado que los Estados siguen ostentando el poder soberano, en una relación que busca un equilibrio en las relaciones internacionales con otros Estados soberanos. Por supuesto con posturas de autores que relacionan a la soberanía como un aspecto que se comparte a través de modelos de asociaciones internacionales, como la Unión Europea. En el presente siglo XXI, el Estado continúa ejerciendo el poder soberano, sobre el territorio marítimo.

Segunda. Desde la perspectiva del Derecho Internacional y el Derecho del Mar, existe una respuesta del hombre en una nueva y responsable interpretación del uso del océano, en una condición de equilibrio para el desarrollo sostenible en un entorno a los espacios oceánicos y el ejercicio de la soberanía marítima. La naturaleza contextual del territorio marítimo, para el uso y aprovechamiento sostenible de los

espacios oceánicos, permite identificar los intereses y las actividades que impulsan el desarrollo marítimo de cada Estado y su relación con la comunidad internacional para el uso del mar como vía de comunicación y suministro de recursos.

Tercera. La soberanía marítima es también la aplicación efectiva con criterio de Estado de la normatividad con arreglo al régimen jurídico de los océanos, la mayoría de Estados a nivel mundial ejercen la soberanía marítima, conforme establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Cuarta. Colombia conforme a su constitución y leyes, ejerce la soberanía marítima en los territorios marítimos del mar Caribe y del océano Pacífico, en los cuales la aplicación y desarrollo de la Política Nacional del Océano y Espacios Costeros PNOEC, con el apoyo y concurso de la Armada Nacional y la Dirección General Marítima, impulsa al país al aprovechamiento sostenible del mar para su desarrollo y apropiación de su destino oceánico. No obstante, no haber sido ratificada aún por Colombia la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y las dificultades y limitaciones, en la aplicación y observancia de este instrumento multilateral, se ha logrado imponer un compromiso consuetudinario en torno a mínimos aplicables para la protección de mares y océanos, que consolida, integra y transversaliza la intención y apropiación de la gran mayoría de Estados.

Referencias Bibliográficas

- Álvarez, Luis Fernando, S.J. (1998). *Derecho Internacional Público*. Bogotá: Centro Editorial Javeriano, CEJA.
- Armada Nacional, Portal Institucional. (2017). *Estrategia de la Armada Nacional*. Recuperado el 15 de julio de 2017, de <https://www.armada.mil.co/es/content/estrategia-de-la-armada-nacional>
- Becerra, M., Povedano, A., y Téllez, E. (2017). *La soberanía en la era de la globalización*. Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. Recuperado el 15 de febrero de 2017, de <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2790/5.pdf>
- Bouza-Brey, L. (1991). *Una Teoría del Poder y de los Sistemas Políticos*. Revista de Estudios Políticos (Nueva Época) Núm. 73. Recuperado el 15 de mayo de 2017, de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/27112.pdf>
- Camargo, D. (2003). *Lógicas del Poder y regulación de espacios*. Bogotá. D. C.: Universidad Nacional de Colombia.
- Comisión Colombiana del Océano, CCO. (2017). *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros - PNOEC*. Recuperado 26 de julio de 2017, de [file:///C:/Users/Hogar/Downloads/Pol%C3%ADtica%20Nacional%20del%20Oc%C3%A9ano%20y%20los%20Espacios%20Costeros%20-%20PNOEC%20\(19\).pdf](file:///C:/Users/Hogar/Downloads/Pol%C3%ADtica%20Nacional%20del%20Oc%C3%A9ano%20y%20los%20Espacios%20Costeros%20-%20PNOEC%20(19).pdf)
- Carré de Malberg, R. (1948). *Teoría General del Estado*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Carrillo, J. (2007). *Soberanía de los Estados y organización internacional: una tensión dialéctica*. España: Sesión del 27 de febrero de 2007. Real Academia de Ciencias Morales y Políticas. Recuperado el 20 de julio de 2017, de <http://www.racmyp.es/R/racmyp/docs/anales/A84/A84-23.pdf>
- Castells, M. (2010). *Comunicación y Poder*. Madrid: Alianza Editorial, S.A.

- Congreso del Perú. Portal Institucional. (2017). Declaración de Santiago “Declaración sobre Zona Marítima” de 18 de agosto de 1952. Recuperado el 26 de junio de 2017, de: <http://www4.congreso.gob.pe/comisiones/2008/seguimiento-demandaperuana/documentos/DeclaraciondeSantiago1952.pdf>
- Convención sobre derechos y Deberes de los Estados. (1933). *Séptima conferencia Internacional Americana*. Recuperado el 15 de enero de 2017, de <http://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/a-40.html>
- De Norden, I. (1998). *Colombia Patria de Tres Mares*. Expo Lisboa 98. Año Internacional de los Océanos. Comisaría General de Colombia ante Expo Lisboa 98. Bogotá: La Previsora-Puerto de Cartagena-Seguro Social.
- Dirección General Marítima, DIMAR. (2017). *Portal Dirección General Marítima, DIMAR*. Autoridad marítima colombiana. Convenios Organización Marítima Internacional OMI. Recuperado el 24 de julio de 2017, de <https://www.dimar.mil.co/content/convenios-omi-organizacion-maritima-internacional>
- Espaliat, A. y Cave, R. (2012). *El Límite Marítimo Chile-Perú*. Chile: Corporación de Estudios Internacionales. Recuperado el 28 de junio de 2017, de <http://2010-2014.gob.cl/media/2012/11/folleto2012.pdf>
- Estrada, A. (2011). *El Estado, ¿existe todavía?* Medellín: Ediciones UNAULA.
- Foucault, Michel. (2014). *Las redes del Poder*. Buenos Aires: Prometeo Libros.
- González, J. (2007). *La evolución del Derecho del Mar desde el punto de vista de un mar semicerrado como el Mediterráneo*. Revista Electrónica de Estudios Internacionales REEI. Recuperado el 22 de junio de 2017, de [http://www.reei.org/index.php/revista/num14/archivos/GonzalezGimenez\(reei14\).pdf](http://www.reei.org/index.php/revista/num14/archivos/GonzalezGimenez(reei14).pdf)
- Huesbe, M. (1999). *Reforma política luterana en el siglo XVII de Martín Lutero a Henning Arnisaeus*. Revista Estudios Histórico-Jurídicos. Universidad Católica de Valparaíso. Instituto de Historia. Escuela de Derecho. Recuperado el 25 de julio de 2017 de http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0716-54551999002100014

- Pascal, E. (1983). *Derecho Internacional Marítimo, Tomo I*. Valparaíso: Academia de Guerra Naval de Chile.
- Plata, O. (2006). *Religión y Política en el Leviatán de Thomas Hobbes*. Revista Praxis Filosófica, No 23. Universidad del Cauca. Recuperado el 25 de junio de 2017, de: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0120-46882006000200004
- Procuraduría General de la Nación. (2017). *Constitución Política de Colombia*. Recuperado el 22 de septiembre de 2017, de <http://www.corteconstitucional.gov.co/inicio/Constitucion%20politica%20de%20Colombia%20-%202015.pdf>
- Martínez, J. (1993). *La Oceanopolítica en el desarrollo de Chile, Clase magistral*. Almirante Jorge Martínez Busch, Comandante en Jefe de la Armada de Chile.
- Ramírez, G. (2008). *El ejercicio de la soberanía territorial de acuerdo con los tratados y principios del derecho internacional*. El caso colombiano. Revista Derecho del Estado, No 28. Recuperado el 26 de agosto de 2017, de <http://revistas.uexternado.edu.co/index.php/derest/article/view/496/474>
- Rodríguez, A y Pérez, V. (Coord.). (2005). *Soberanía del Estado y Derecho Internacional*. Homenaje al profesor Juan Antonio Carrillo Salcedo. Tomo I. España: Servicio de Publicaciones Universidad de Sevilla, Universidad de Córdoba, Universidad de Málaga.
- Rodríguez, H. (2014). *El Poder Marítimo del Estado, Cátedra*. Escuela Superior de Guerra. Bogotá, Colombia.
- Rodríguez, H. (2015). *La seguridad marítima integral, como instrumento de conservación ambiental en el ámbito internacional del corredor marino de conservación del pacífico este tropical*. Tesis Maestría en Relaciones y Negocios Internacionales. Universidad Militar Nueva Granada. Recuperado el 27 de julio de 2017, de <http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/>
- Rodríguez, M. (S/F). *Globalización y Geopolítica del Océano Pacífico en el Siglo XXI*. Recuperado el 15 de junio de 2017, de <https://geopoliticaxxi.wordpress.com/tag/geopolitica-del-oceano-pacifico/>

- Torres, F. (2016). *¿A quién pertenecen los mares? Evolución de la soberanía marítima a lo largo de la historia*. Departamento de Análisis Geográfico Regional y Geografía Física, Universidad de Alicante. Recuperado el 25 de julio de 2017, de https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/58779/1/Homenaje-Alfredo-Morales_31.pdf
- Nicolás Salom, N. (2001). *Vitoria y Grocio frente al mar*. Bogotá: Universidad del Rosario, Revista Estudios Socio-Jurídicos. Vol. 3. Recuperado el 15 de julio de 2017, de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0124-05792001000100006
- Santamaría, L. (2015). *Plan Estratégico Naval 2015-2018*. Bogotá: Comando Armada Nacional. Recuperado 24 de julio de 2017, de https://www.armada.mil.co/sites/default/files/plan_estrategico_naval_2016_v2.pdf
- Vázquez, A. (1976). *El Nuevo Derecho del Mar*. Bogotá: Editorial Temis.
- Vargas, J. (1995). *Dominio Marítimo*. Lima-Perú: Editorial Grijley.
- Velázquez, J. (2015). *Tres vertientes del derecho internacional marítimo: derecho del mar, marítimo y de la navegación y su recepción en el orden jurídico de México, un Estado “bioceánico”*. Elsevier Anuario Mexicano de Derecho Internacional. Vol. 15. Núm. 1. Enero 2015doi: 10.1016/j.amdi.2014.11.00.1 Recuperado el 15 de julio de 2017, de <http://www.elsevier.es/es-revista-anuario-mexicano-derecho-internacional-74-articulo-tres-vertientes-del-derecho-internacional-S1870465415000239>
- Wyndham, L. y Walker, M. (1945). *Territorial Waters: The Cannon Shot Rule*. Heinonline. Recuperado el 25 de junio de 2017, de <http://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/byrint22&div=12&id=&page=>

CAPÍTULO VII

AGENDA DE SEGURIDAD REGIONAL*

JOSÉ LUIS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ (México)¹

Introducción

¿Cuál debe ser la estrategia que deben seguir los países del continente, para crear una Agenda de Seguridad Regional que permita de manera transversal combatir los problemas comunes en la región eficiente y eficazmente?

Las actividades nacionales que van más allá de sus fronteras en el ámbito de la cooperación y construcción de políticas públicas tanto en el entorno nacional, como en el global, están orientadas a fortalecer y potencializar las oportunidades del Estado, impulsando cada vez más a buscar en otras áreas fuera de sus límites territoriales, la cooperación y la ayuda de otros países, que permitan el lanzamiento de acciones concretas internamente como país, para poder combatir los problemas comunes y coincidentes, tanto internos como externos, que atacan la seguridad de los países y que afecta una de sus necesidades primarias, como es el proporcionar la seguridad a la población, según el tipo de amenaza de que se trate.

La cooperación internacional permanece, hoy por hoy, como una estrategia fuertemente eficiente y eficaz para poder consolidar o impulsar

* Este capítulo es resultado del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estra-tégico del desarrollo de la Nación”, del Departamento Armada de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Hace parte del Grupo “Masa Crítica”, identificado con código COL123-247 en COLCIENCIAS y categorizado en “C”.

1 Oficial Naval egresado de la Heroica Escuela Naval Militar como Ingeniero en Ciencias Navales, Veracruz, Méxi-co (1993). Maestro en Administración Naval del Centro de Estudios Superiores Navales de la Armada de México, Ciudad de México (2014). Especialista en Comunicaciones y Electrónica del Centro de Estudios Superiores Na-vales de la Armada de México, Ciudad de México (2002).

el progreso y el desarrollo de cada nación (específicamente de la región de América Latina y el Caribe) para permitir extender los intereses estratégicos de los Estados.

Por amenazas a un Estado se pueden clasificar las siguientes: tradicionales (Guerra o conflicto armado entre Estados) y nuevas amenazas o amenazas emergentes (terrorismo; narcotráfico; delincuencia transnacional; tráfico de armas, personas, dinero y materiales peligrosos por mar; migración ilegal, entre otras). En los países de América que no existe la presencia del Estado brindando el bienestar social, salud, educación y seguridad a su población, ha permitido el desarrollo de las principales y nuevas amenazas existentes a la paz y seguridad de los Estados, manifestado en las actividades ilícitas que realiza la delincuencia organizada, los cuales haciendo uso de la tecnología y robustecidos por las conexiones transnacionales motivo de la globalización, originan que sus acciones tengan alcances en todo el planeta.

Es cierto que para alcanzar la paz y la seguridad que se contempla en las distintas Agendas de Seguridad, es necesario que a través de la confianza mutua y creación de redes de intercambio de información internacional, se compartan, vinculen y sumen todos los esfuerzos y acciones concretas de manera coordinada, coincidente, conjunta, eficiente y eficaz, para que seamos más fuertes e integrados a nivel regional y poder enfrentar estas amenazas y flagelos a la seguridad de las naciones, que tanto daño han provocado a lo largo de los años en cada país por igual.

La Seguridad

La seguridad es una condición que está presente desde que el ser humano dio paso al surgimiento de una organización social y política, como lo menciona (Velásquez, 2008);...“Ya que el conflicto es necesario e inherente en una colectividad debido a los múltiples intereses y puntos de vista que se pueden tener sobre un tema o situación en particular (Angarita, 2004)”..., y se manifiesta como uno de sus objetivos fundamentales, que es el conservar y mantener el orden establecido de esa sociedad. A través de la historia, las Fuerzas Militares del Estado son las que han asumido la defensa de este orden.

Hay analistas que reflexionan que la seguridad se establece en la medida de que se minimizan las amenazas y se compone en tres acciones: prever, controlar y enfrentar amenazas o individuos, grupos, estados o

macrosistemas (Vargas, 2006, pág. 15). Con base a lo anterior, y tomando en consideración que los Estados Unidos de Norteamérica promovió la doctrina de contención al final de la II Guerra Mundial, la seguridad se ve desde un matiz de seguridad estatal, mejor conocida actualmente como “seguridad nacional” y utilizada firmemente durante los años de la Guerra fría en contra de su enemigo la Unión Soviética. Actualmente cualquier expresión de violencia se considera una amenaza en contra de la seguridad estatal o tema de seguridad nacional, que tiene que ser enfrentado con la Fuerza Pública. La seguridad se describe en tres perspectivas: “derechos fundamentales y políticos de los ciudadanos; estabilidad y democracia de las instituciones democráticas, e integridad física de los Estados” (Velásquez, 2008, pág. 18).

En América los riesgos tradicionales de una guerra o conflicto armado entre sus Estados han sido sustituidos por peligros más complejos y nuevos desafíos (narcotráfico transnacional; terrorismo; tráfico ilícito de personas, armas y dinero; crimen organizado transnacional, etc.) que impactan de manera negativa contra la paz, la seguridad y la prosperidad hemisférica. Estas nuevas amenazas transnacionales que se manifiestan en todo el continente han cambiado la forma que teníamos para definir la seguridad y por lo tanto, ahora se demanda que los gobiernos de la región actúen con acciones concretas y coordinadas.

Es por lo anterior que el Departamento de Estado de los Estados Unidos de América (U.S. D. of S.) cuenta a la fecha con un programa tan amplio que le permite abordar tanto en los niveles bilateral, subregional y regional, los riesgos, las nuevas amenazas, preocupaciones y desafíos a la seguridad del continente americano (D.o.S., 2017), dejando de lado los riesgos de un conflicto armado entre países del mismo continente.

Análisis de la Agenda de Seguridad Regional

Partiremos de que el continente americano conocido como América, cuenta con 35 países y su nombre proviene de Américo Vespucio, el explorador, cartógrafo y navegante que introdujo la idea hasta entonces revolucionaria, de que las tierras encontradas por Cristóbal Colón eran parte de un continente (GeoEnciclopedia, 2017). Por su extensión territorial es el segundo continente más grande después de Asia y su macizo continental representa el 30% del total del planeta, concentrando aproximadamente el 12% de la población mundial (casi mil millones de habitantes) y por sus dimensiones, características geográficas y

culturales, el continente americano se encuentra dividido en tres áreas o regiones bien definidas: Norteamérica, Centroamérica (incluyendo a las Antillas) y Sudamérica (Taborga, 2016).

Desde que el continente americano fue descubierto y conquistado por Europa y hasta la independencia de la mayoría de los países latinoamericanos, estos a través de los años empezaron a crear sus constituciones políticas que incorporaban los temas de seguridad y como el Estado debía organizarse para combatir las amenazas a la seguridad y a sus intereses como Nación.



Ilustración 1. Mapa político del continente americano (Justo Fernández López), consultado el 15 de junio de 2017 en <http://hispanoteca.eu/Landeskunde-LA/Mapa%20pol%C3%ADtico%20del%20continente%20americano.gif>

Hablando del desarrollo del continente, existen extremos totalmente opuestos que marcan una gran desigualdad social. En Norteamérica se encuentra el país considerado la primera potencia mundial y en Sudamérica y el Caribe países como Haití y Bolivia, considerados de los de más bajo desarrollo del mundo. Esta disparidad de oportunidades en

el mismo continente, ha provocado que los países con mayores recursos económicos realicen grupos o alianzas estratégicas que permitan suministrar ayuda económica y social, para mejorar las condiciones de vida de los más necesitados.

Por lo tanto, la región se mantiene interactuando constantemente a través de diferentes organizaciones, que integran a cada uno de los países dependiendo el nivel y el ámbito de injerencia. Como primera instancia de unidad regional, se logró coincidir para integrar un sistema panamericano que actualmente se llama Organización de Estados Americanos (OEA), constituyéndose como el principal foro regional de diálogo, análisis de políticas y toma de decisiones del hemisferio, internamente crea órganos (comités, consejos, comisiones, reuniones, conferencias especializadas y otras entidades) para cumplir con sus objetivos, que reúnen a los representantes de cada país, para conocer los temas específicos comunes en la región, que pueden ser de defensa, económico, político, social, jurídico, etc. (OAS, 2017).

La cuestión de cómo debe enfrentar la región los problemas o amenazas comunes (delincuencia transnacional, narcotráfico, etc.) que van más allá y trascienden los límites territoriales físicamente establecidos, afectando directamente a los países, sin que en ocasiones estos se puedan coordinar de manera integral, para poder combatir estos flagelos de forma correcta. Es por eso por lo que como menciona (Brzezinski, 1997) “los países deben cultivar las diferentes dimensiones de poder más novedosas, como son la tecnología, comunicaciones, información, así como comercio y finanzas”, para que estas sirvan de herramienta útil en la lucha con estas amenazas a la seguridad de los Estados de América.

El rumbo seguro de la Agenda de Seguridad Regional debe estar enfocado en el bien común y apegado a la realidad de las amenazas continentales, que brinde una verdadera comunidad hemisférica evidentemente cooperativa, coordinada y apuntalada en el respeto y confianza recíproca, comprometida con acciones efectivas y contundentes que trasciendan a los gobiernos en el tiempo. La comprensión de la realidad que se vive en el continente americano con la Agenda de Seguridad Regional es el objetivo de este capítulo.

1. NUEVAS AMENAZAS O AMENAZAS EMERGENTES

El actual concierto internacional está definido principalmente por el marcado final de la guerra fría entre las dos grandes potencias mundiales y los atentados terroristas del 11 de septiembre en los Estados Unidos de Norteamérica. Esto fue el parteaguas para la diferencia en las amenazas a la seguridad que los Estados-Nación consideraban prioritario, como era la guerra o conflicto armado entre ellos. Los diferentes países han dado paso a la democratización y a la formación de organismos internacionales (Organización de las Naciones Unidas, Organización de Estados Americanos, Corte Internacional de Justicia, entre otras) para la solución de conflictos, lo que aparta del horizonte una amenaza de posible beligerancia entre Estados del continente.

Hoy en día, la agenda de seguridad en el continente americano está tan alejada de la realidad que se vivía en las épocas de la guerra fría y se encuentra más apegada a las realidades asimétricas que vive cada país, es tan diversa que abarca desde las amenazas de los fenómenos hidrometeorológicos; tráfico de drogas, armas y personas; migración ilegal; inseguridad pública; hasta narcotráfico y terrorismo.

Debemos resaltar que la nueva agenda de amenazas regionales dejó atrás las amenazas tradicionales que afectaban a la seguridad de los Estados (guerra o conflicto armado) después de la II Guerra Mundial y abrió camino a las nuevas amenazas a la paz y la seguridad internacional, con la Declaración sobre Seguridad en las Américas, realizada en la Conferencia Especial sobre Seguridad, desarrollada en la Ciudad de México, en el mes de octubre del 2003, en donde por primera vez se definieron estas amenazas, luego de la propagación de guerrillas insurrectas en América, basadas en el modelo de doctrina marxista (de acuerdo con lo establecido en la Conferencia Interamericana sobre Problemas de la Guerra y la Paz, Chapultepec, 1945) (Paz, 2017). La Organización de Estados Americanos a través de su Consejo Permanente, crea en 1995 la Comisión de Seguridad Hemisférica (CSH), cuyas funciones son “(...) estudiar y formular recomendaciones al Consejo Permanente sobre los temas de la seguridad hemisférica (...)”, maneja la seguridad colectiva y las amenazas en todo el continente americano; así mismo, con la Declaración sobre Seguridad en las Américas define la nueva concepción de la “seguridad en el hemisferio” como:

“De alcance multidimensional, incluye amenazas tradicionales y nuevas amenazas, preocupaciones y otros desafíos a la seguridad de los Estados del hemisferio, incorpora las prioridades de cada Estado, contribuye a la consolidación de la paz, al desarrollo integral y a la justicia social y se basa en valores democráticos, el respeto, la promoción y defensa de los derechos humanos, la solidaridad, la cooperación y el respeto a la soberanía nacional” (OEA, 2017)

La nueva concepción de seguridad reconoce el derecho soberano de cada país para identificar sus propias prioridades de seguridad, construyendo así según sus impulsores, una arquitectura de seguridad flexible e integradora de las particularidades de cada subregión y Estado, estableciendo específicamente en el numeral II. 4 de la Declaración:

“(.. .) Las nuevas amenazas, preocupaciones y otros desafíos a la seguridad hemisférica son problemas intersectoriales que requieren respuestas de aspectos múltiples por parte de distintas organizaciones nacionales y, en algunos casos, asociaciones entre los gobiernos, el sector privado y la sociedad civil, todas actuando de forma apropiada conforme a las normas constitucionales y principios democráticos de cada Estado. Muchas de las nuevas amenazas, preocupaciones y otros desafíos a la seguridad hemisférica son de naturaleza transnacional y pueden requerir una cooperación hemisférica adecuada. La seguridad de los Estados del Hemisferio se ve afectada, en diferente forma por amenazas tradicionales y por las siguientes nuevas amenazas, preocupaciones y otros desafíos de naturaleza diversa: terrorismo, delincuencia organizada transnacional, el problema mundial de las drogas, corrupción, lavado de activos, tráfico ilícito de armas y sus conexiones, pobreza extrema y exclusión social que afectan la estabilidad y la democracia, erosionan la cohesión social y vulnera la seguridad de los Estados; los desastres naturales y los de origen humano, enfermedades y riesgos a la salud, y el deterioro del medio ambiente; la trata de personas; los ataques a la seguridad cibernética; la posibilidad de que surja un daño en el caso de un accidente o incidente durante el transporte marítimo de materiales potencialmente peligrosos; y la posibilidad del acceso, posesión y uso de armas de destrucción en masa y sus medios vectores por terroristas.” Extraído del artículo de BACHINI, Luis “Amenazas actuales a la seguridad regional y continental”, en Revista Estrategia, Montevideo, 2010 (Velásquez, 2008)

Redefinió el concepto y las instituciones de seguridad en el hemisferio desde una visión “actualizada e integral de la seguridad y del desarme, para poder dedicar el mayor número de recursos al desarrollo económico y social de la región”.

Ahora bien, para obtener una medida palpable de las acciones que implementa un país y del impacto de su proyección global, actualmente existen institutos de renombre a nivel mundial que se dedican a elaborar análisis de la proyección que tienen los países más allá de sus fronteras, tal es el caso del Real Instituto Español “Elcano” que es un tanque de pensamiento donde se elaboran estudios de las relaciones internacionales de 100 países, desde la óptica española, europea y global, para conocer el efecto de estos hacia el mundo. Elcano valora tres aspectos que son el económico, política exterior (blando) y militar (Real Instituto elcano, 2017), de los cuales se obtienen estadísticas muy relevantes donde se puede apreciar la marca real que tiene cada país y su presencia a nivel global.



Ilustración 2. Índice de evaluación por país con 3 factores fundamentales consultado 18/jun/2017 en <http://www.blog.riecano.org/wp-content/uploads/2016/04/Presencia-Global-Presence-Elcano.jpg>

Estos indicadores nos ofrecen una buena medida confiable y una perspectiva diferente vista desde el ángulo de otro continente y brinda la oportunidad de evaluar lo que el país está haciendo; y si se asume la voluntad necesaria se pueden realizar los ajustes y mejoras adecuadas para lograr acrecentar ese impacto que cada nación posee en la región en materia de seguridad.

La seguridad regional requiere que se tome en cuenta la existencia de una marcada división a nivel subregión (Existen cinco subregiones en

el continente americano, tomando en cuenta las amenazas y problemas comunes: Norteamérica, Centroamérica, Caribe, Región Andina y Cono Sur), que viene siendo impulsado por la geografía, la historia, las realidades domésticas y la creciente dependencia comercial y económica de los Estados, dejando estos tres temas (seguridad, economía y comercio) al mismo nivel y como integradores de los problemas comunes, en agendas políticas subregionales, auspiciadas casi siempre bajo el amparo del sistema interamericano, aunque en ocasiones fuera de patrocinio.

Para definir los temas de seguridad en la región, las Fuerzas Militares se reúnen en foros multilaterales o conferencias especializadas, tal es el caso de la región de Centroamérica por citar alguno, donde se creó la Conferencia de las Fuerzas Armadas Centroamericanas “CFAC” (Se crea el 12 de noviembre de 1997, en acuerdo presidencial, firmado por los presidentes de: Guatemala Álvaro Arzú en su calidad de Comandante General del Ejército, el Salvador Armando Calderón en su calidad de Comandante General de las Fuerzas Armadas, Honduras Carlos Roberto Reyna en su calidad de Comandante General de las Fuerzas Armadas y Nicaragua Arnoldo Alemán en su calidad de Jefe Supremo del Ejército) (CFAC, 2017), considerado un modelo de unificación adecuado para coincidir y concurrir en el trabajo común contra las nuevas amenazas regionales. Así mismo, otro ejemplo de integración en la región es la Conferencia de Seguridad de Centroamérica (Centsec, por sus siglas en inglés), la cual concentra a las autoridades militares y de seguridad pública centroamericanas, donde se comparten las acciones de cada país en la lucha contra las amenazas transnacionales, como emplean las fuerzas armadas en apoyo a la seguridad pública, para crear nuevas estrategias que fortalezcan las acciones de las instituciones encargadas de garantizar la seguridad en la región centroamericana, a través de la cooperación internacional (Junta Interamericana de Defensa, JID, 2017).

Cabe destacar que, desde el año 2003 a la fecha dentro de la OEA se han llevado a cabo cuantiosas reuniones a diferentes niveles (Reunión de Ministros de Defensa de las Américas, Reunión de Ministros de Seguridad, por mencionar algunas) (OAS, 2017) con el fin de amalgamar los esfuerzos regionales en pro de reducir las amenazas que afectan la paz y seguridad internacional, y a pesar de esto, estas han sido insuficientes e incapaces de lograr su fin último, ya que las Agendas de Seguridad no se han logrado coordinar y ajustar correctamente de manera transversal para poder unir los elementos de que disponen los

Estados (Recursos humanos, económicos e materiales) y combatir las amenazas transnacionales adecuadamente, de una forma coincidentes, coordinada, conjunta, eficiente y eficaz.

Lo anterior, requiere de un gran esfuerzo coordinado entre todos los países, que se tiene que ir logrando paso a paso, ya que la cooperación internacional se ve cimentada en la base de la confianza de las instituciones y agencias gubernamentales encargadas de la seguridad del Estado. Es por eso que, en los diferentes foros de discusión donde se aborden los temas de seguridad de impacto regional, se tiene que seguir construyendo redes de comunicación con base de confianza mutua, iniciando primeramente a nivel interno de cada país y después llevarlo a los niveles internacionales de la región, para que esta sumatoria de los esfuerzos y acciones de seguridad en contra de las nuevas amenazas a la seguridad que cada Estado aplica dentro de sus territorios, tenga ese impacto significativo tan deseado a nivel continental.

2. TERRORISMO Y DELINCUENCIA ORGANIZADA TRANSNACIONAL

Terrorismo

El terrorismo es una de las amenazas que a nivel mundial debe ser considerada desde un amplio enfoque, por los efectos y el impacto que provoca al interior de los Estados. El gran reto que tienen los países ante esta amenaza latente es poder minimizar y neutralizar cualquier acto terrorista dentro de sus territorios, a través de acciones de seguridad bien definidas, que den como resultado una menor vulnerabilidad.

El terrorismo tiene básicamente tres formas de manifestación, el terrorismo popular o tradicional basado en las ideas marxistas (contrainsurgencias y guerrillas), el terrorismo fundamentalista (atentados a edificios públicos o gubernamentales) y el narcoterrorismo (manifestado principalmente en México). En América se han realizado las tres formas posibles del terrorismo, aunque después de los atentados del 11 de septiembre en Nueva York se ha controlado su manifestación gracias a las acciones coordinadas entre los gobiernos de los EE. UU., y demás países del continente para contener esta forma de terrorismo latente. La forma de terrorismo con ideas revolucionarias se mantiene presente en Colombia, aún después de haber firmado el acuerdo de paz con las FARC, debido a que quedan remanentes de personas disidentes

organizados en otros Grupos Armados Organizados (GAOS), como son el ELN, que quieren lograr beneficios similares a los alcanzados por las FARC, pero con un trato diferente y en condiciones propias. El narcoterrorismo que va en crecimiento y que se manifiesta en México, es una forma de crear actos de terror por medio de enfrentamientos armados entre los carteles del crimen organizado, para poder tomar control de zonas específicas del territorio que les dan ventajas para el tráfico de drogas desde Sudamérica hacia los EE. UU.

La Organización de los Estados Americanos “OEA” fue creada en Bogotá, Colombia en 1948 (entró en vigor en 1951) y se originó desde 1889 en la Primera Conferencia Internacional Americana, celebrada en Washington, D.C., en la cual se estableció fundar la Unión Internacional de Repúblicas Americanas, conocida años después como “sistema interamericano” (OEA, 2017), es por lo tanto orgullosamente el organismo continental más antiguo del mundo. En esta reunión, se determinó fundar la Unión Internacional de Repúblicas Americanas y se empezó a tejer una red de disposiciones e instituciones que llegaría a conocerse como “sistema interamericano”, el más antiguo sistema institucional internacional.

La OEA se creó como lo estipula el Artículo 1 de la Carta, “un orden de paz y de justicia, fomentar su solidaridad, robustecer su colaboración y defender su soberanía, su integridad territorial y su independencia”, apoyando a los miembros fundamentalmente a través de sus cuatro pilares; democracia, desarrollo, seguridad (amenazas a la seguridad hemisférica) y respeto a los derechos humanos. Actualmente es un foro hemisférico para que los gobiernos de 35 Estados miembros traten a través del diálogo, la cooperación, mecanismos de seguimiento y patrimonio jurídico, sus asuntos políticos, jurídicos y sociales; dando espacio además a 69 Estados como Observadores Permanentes, incluyendo también a la Unión Europea.

A nivel continente americano y como un esfuerzo destacable de la OEA, se creó el Comité Interamericano contra el Terrorismo (Cicte), el cual tiene como propósito vital:

“Promover y desarrollar la cooperación entre los Estados Miembros para prevenir, combatir y eliminar el terrorismo, de acuerdo con los principios de la Carta de la OEA, con la Convención Interamericana contra el Terrorismo, y con pleno respeto a la soberanía de los países, al estado

de derecho y al derecho internacional, incluidos el derecho internacional humanitario, el derecho internacional de los derechos humanos y el derecho internacional de los refugiados” (CICTE-OEA, 2017).

La integración del Cictel lo forman todos los Estados Miembros de la OEA (designando a las autoridades competentes y representantes), anualmente organiza una Sesión Regular, en el formato de un foro donde se realiza una discusión y se toman decisiones de cooperación y medidas contra el terrorismo. Se tiene también el compromiso de cada Estado coopere para prevenir y eliminar el terrorismo, estableciendo puntos de contacto que funcionen como enlaces intergubernamentales con el Cictel. La “Declaración Sobre el Fortalecimiento de los Controles Fronterizos y la Cooperación Internacional en la Lucha Contra el Terrorismo” (OEA, 2017) es un ejemplo de ello y es a la vez un instrumento donde los países se comprometen a intensificar y sumar acciones coordinadas de cooperación e intercambio de información internacional, con el fin de combatir el terrorismo en el hemisferio, a través del debilitamiento de sus estructuras (CICTE, 2009).

Es necesario que los países del continente tomen en cuenta que a través de todas las formas y expresiones de los apoyos financieros o económicos y de asistencia internacional de los países con mejores oportunidades, son una buena medida para poder hacer llegar los beneficios del desarrollo social, seguridad, salud y educación a la población en general, que sirvan para que menos personas opten por unirse a los grupos terroristas; así como también a través de la confianza mutua entre países se podrán afianzar las redes de intercambio de información de inteligencia, que sirvan para luchar de manera coordinada, contra todas las formas posibles del terrorismo en América.

Delincuencia organizada transnacional

Como menciona (Vazquez Zarate, 2016), a través del tiempo, en los Estados han existido antagonismos tradicionales a su seguridad y otros nuevos de diversa índole que constantemente cambian y que afectan de manera directa en su seguridad interior. Un ejemplo palpable de lo anterior es la “delincuencia organizada transnacional”, considerada una de las amenazas prioritarias que afrontan la mayoría de los países del hemisferio. Actualmente este flagelo ha generado un clima de violencia generalizada y es el resultado de múltiples ingredientes que sirven como catalizador del problema.

La delincuencia organizada transnacional (DOT) desde sus inicios ha ido evolucionando exponencialmente hasta llegar a la situación que actualmente vive el mundo, en donde abarcan todo el proceso del mercado ilícito de las drogas, empezando desde la siembra, siguiendo por la producción y terminando en el tráfico, con el fin último de poder distribuir las principalmente al mayor consumidor que es los EE. UU., y actualmente también llegando a los demás continentes del planeta. Otro importante mercado ilícito de la DOT es el de las armas y debido a la facilidad con la que se adquieren en el territorio de los EE. UU., les ha permitido y facilitado crecer enormemente y con ello también la generación de violencia que estas organizaciones al margen de la ley provocan en la mayoría de las naciones del continente americano.

Como dato relevante, de acuerdo con estadísticas de la Oficina de Alcohol, Tabaco, Armas de Fuego y Explosivos Estadounidenses (ATF), el 70% de las armas decomisadas en México entre los años 2009 y 2010 procedían de EE. UU., ya sea fabricadas en ese país o importadas desde otra nación. Dentro de las facetas que tiene la globalización, “el aspecto económico” tiene injerencia directa con el fenómeno de la DOT y obtienen ganancias del incremento de las actividades económicas transfronterizas como el comercio internacional y el flujo de capitales (Vazquez Zarate, 2016).

Derivado de los diferentes acuerdos de libre comercio, el constante transporte de mercancías vía terrestre, aérea y marítima entre los diferentes países lo hace vulnerable de las acciones que implementa la DOT para enviar agentes ilícitos como son: drogas, precursores químicos, armas, personas y dinero.

Existen diversos factores que sirven de caldo de cultivo para que el tejido social se debilite y esto sirva de motivo para que las personas se integran cada vez más a la DOT: la falta de empleo incrementa la violencia, el acceso limitado a la educación media y superior y la deserción escolar pueden ser factor de riesgo que considere a la delincuencia como una alternativa fácil de salida, la corrupción de las instituciones del Estado genera impunidad y dificultad de acción para combatir ese flagelo.

Dentro de la definición de las nuevas amenazas y desafíos a la seguridad de los Estados, la DOT es considerada una de las principales amenazas y es por eso que la mayoría de los Estados al tener ambientes de inseguridad que sobrepasan las capacidades policíacas, han implementado acciones contundentes que permitan enfrentarla de

manera efectiva, organizando cada una a sus Fuerzas Armadas para que coadyuven de manera coordinada con los agentes estatales encargados de la seguridad interior, en la lucha contra de la inseguridad y la violencia generada por la DOT.

Lamentablemente en algunos países del continente donde se combate a la DOT no se cuenta con un marco jurídico acorde a las Fuerzas Militares que de la certidumbre legal y administrativa de su actuar en el establecimiento del Estado de Derecho en contra de la DOT. Un ejemplo claro de lo anterior sucede en el Estado Mexicano, en donde la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su Artículo 89 fracción VI faculta al presidente del país para emplear a las Fuerzas Armadas en la preservación de la seguridad interior, pero no existe una legislación que pueda reglamentar esa función. Como afirma (Vazquez Zarate, 2016) en consecuencia, las FF.AA. solo pueden actuar en situaciones de flagrancia o en coadyuvancia con otras dependencias en el cumplimiento de mandatos judiciales como las ordenes de aprehensión, careciendo de facultades para investigar delitos.

A manera de conclusión, el empleo de las Fuerzas Armadas en la lucha contra la DOT en cada una de las naciones del hemisferio que tienen ese gran problema de inseguridad y violencia ha tomado un valor de suma importancia. Lo anterior, debido al incremento que a través de los años han tenido las actividades ilícitas de los grupos delincuenciales al margen de la ley, aumentando sus capacidades en la organización y ganancias, provocando que autoridades fueran corrompidas y captadas por la delincuencia, beneficiando el tránsito ilícito de armas, drogas, estupefacientes, personas y dinero entre otras. Es prioritario que a nivel interno se generen las condiciones jurídicas en materia de seguridad interior y del uso de la fuerza que de la certeza de actuar a las FF. AA., y procure el respeto a los derechos humanos. Es por eso que los países requieren crear mecanismos sólidos de cooperación a nivel hemisferio para combatir de manera coordinada, coincidente, eficiente y eficaz la violencia y la inseguridad que genera la DOT y que ataca a todo el continente.

3. NARCOTRÁFICO TRANSNACIONAL

De acuerdo con la Declaración sobre Seguridad en las Américas (Firmada en la Ciudad de México en octubre de 2003, Parte II, Artículo 4, letra m.), se especifican las nuevas amenazas, preocupaciones y desafíos de naturaleza diversa, y una de ellas es “el problema mundial

de las drogas”, el cual se encasilla dentro del ámbito de la seguridad pública. El problema de cómo atender esta amenaza a nivel regional se ve afectado por la gobernabilidad de los Estados y sus problemas internos, impactando según la forma de ver el problema y de manera asimétrica de un lugar a otro de la región. Por lo anterior, se concluye que la diferencia en la solución de la amenaza dependerá de la fortaleza que cada institución estatal tiene, dando con esto el rumbo a la Agenda de Seguridad Regional.

Partiendo del contexto que después de terminada la Guerra Fría entre los Estados Unidos de Norteamérica y Rusia, surgieron definiciones para las nuevas amenazas a la seguridad de los Estados-Nación y actualmente considerada como la principal de ellas se encuentra el narcotráfico. Ahora bien, los Estados Unidos de Norteamérica han asumido la titularidad de protectores y defensores del continente en el combate a esta amenaza latente, empleando diversos mecanismos del Estado, como son el apoyo económico principalmente, para contribuir en las actividades en contra del narcotráfico que realizan las Fuerzas Armadas de los países de la región.

Los atentados terroristas en Nueva York y Washington el 11 de septiembre del 2001, marcaron un parte aguas en las definiciones de las nuevas amenazas a la seguridad nacional que contemplan las diferentes agendas de seguridad de los países de la región. Estas nuevas amenazas no hacen diferencia entre las marcadas funciones que existía entre la Policía y el Ejército para atender las diferentes amenazas a la seguridad, dejando toda la carga del tema de narcotráfico y terrorismo, específicamente a las Fuerzas Armadas. Por lo que los Estados Unidos de Norteamérica mantienen un plan de apoyo económico a los diferentes países del continente para combatir el narcotráfico transnacional.

Según el informe de octubre de 2008 de la Oficina contra las Drogas y el Delito de la ONU, en Sudamérica se elabora la totalidad de alcaloide de cocaína que se encuentra en el mundo y en los EE. UU., se consume casi la mitad de esta, generando un problema de salud pública que ha ido creciendo paulatinamente, lo que llevó a establecer políticas públicas para poder disminuir el ingreso a través de sus fronteras, ya que el narcotráfico es actualmente considerado un problema a su seguridad hemisférica. Por lo tanto, es prioridad de ese país el establecer mecanismos de coordinación interestatal, para que a través de las Agendas de Seguridad de la Región se reorganicen esfuerzos militares para combatir de manera conjunta, eficiente y eficaz a ese flagelo.

La región amazónica o cuenca del Río Amazonas, también conocido como el “Pulmón del Mundo” es una región de enormes proporciones que abarca hasta ocho países de América del Sur (Colombia, Brasil, Perú, Venezuela, Bolivia, Ecuador, Surinam y Guyana) y es donde se concentra casi toda la siembra y la producción de narcotráfico de la región. La justificación internacional que tiene EE.UU. para intervenir en el área del Río Amazonas, es debido a que es considerada el principal eje ambiental del mundo y declarado patrimonio de la humanidad y los Estados que la integran tienen poca presencia en el área y escaso desarrollo en la región, (Velásquez, 2008) dice:

Al estar lejos de los centros de poder y sumidas en el abandono y la marginalidad, son aprovechadas por redes criminales transnacionales para vincular distintos sectores de cada uno de los países a flujos ilegales, como el caso de tráfico de drogas, precursores químicos y dineros ilegales, o al contrabando de armas, explosivos, gasolina, etcétera. Se trata, pues, de una visibilidad más bien problemática y, si se quiere, negativa (Ramírez, 2004: 450).

Como menciona (Velásquez, 2008), es por eso que los EE.UU., a través de la Agencia para el Desarrollo Internacional (Usaid) implementaron la Iniciativa de Conservación de la Cuenca del Amazonas (ICCA), como una “segunda (la primera iniciativa es la Asociación Forestal de la Cuenca del Gongo) de una serie de iniciativas que tienen como fin abordar la responsabilidad compartida de los EE.UU. para la administración de la biodiversidad de importancia mundial” (Aragón, 2007:1).



Ilustración 3. Principales corrientes de tráfico de cocaína, fuente UNODC informe mundial sobre las drogas 2017 consultado en http://www.unodc.org/wdr2017/field/WDR_Booklet1_Exsum_Spanish.pdf

La cooperación internacional es una medida efectiva que puede minimizar el narcotráfico, cubriendo todos los aspectos del problema, desde la educación, desarrollo, empleo, sustitución de siembra, capacitación de las instituciones de seguridad, intercambio de información de inteligencia, asistencia judicial, combate al lavado de dinero, protección a los derechos humanos. El mantener una aplicación firme de la ley con menos crímenes aporta estabilidad, crecimiento y desarrollo, y la cooperación regional es vital para disminuir la oferta y la demanda del narcotráfico, buscando alternativas a los cultivos ilícitos (UNODC, 2017).

Tráfico ilegal de personas

Los orígenes de la migración ilegal son múltiples, pero la gran mayoría de ellos se dan en función, tanto por la falta de oportunidades laborales, como por los altos niveles de inseguridad que se vive al interior de los propios Estados, los cuales se ven impedidos de poder ofrecer estas oportunidades de desarrollo social, educación y salud a su población, motivando que se dé origen a la migración o tráfico ilegal de personas hacia los países que si ofrecen mejores condiciones de vida. Ahora bien, las diferentes líneas fronterizas estatales que existen a lo largo del continente es casi imposible que se puedan bloquear o sellar totalmente en toda su extensión, pero aunque existen puntos bien definidos de control fronterizo o migratorio, la población en extrema pobreza es la que ve la oportunidad de cruzar estas fronteras fuera de sus controles establecidos, ya que los grupos delincuenciales ofrecen una ventana clandestina, a cambio de un pago ilícito, dando origen al tráfico ilegal de personas de un país a otro.

Como un ejemplo muy claro de lo anterior, México es un país que se considera tránsito imprescindible del mayor porcentaje de la migración ilegal de personas hacia los EE. UU., tanto mexicanos como personas de otros países del hemisferio. México a nivel federación se coordina con los gobernadores de los tres Estados fronterizos (Chiapas, Tabasco y Quintana Roo), para que se implementen acciones coordinadas que puedan mitigar la migración ilegal de personas hacia el país vecino del norte, según la información que obtiene el órgano de inteligencia del Estado mexicano el Centro de Investigación en Seguridad Nacional (Cisen) indica que los espacios más propensos a que los grupos delincuenciales realicen al tráfico ilícito de personas dentro del territorio nacional se localiza en línea fronteriza de tres Estados del Norte, Baja California, Sonora y Tamaulipas (SEMAR, 2010).

En el Mar Caribe mexicano se tiene la frontera marítima con Cuba y es donde se presenta el fenómeno de la migración ilegal de personas denominados comúnmente “balseros”, debido a las embarcaciones tan frágiles y pequeñas que utilizan en su trayecto marítimo desde la isla cubana hacia costas mexicanas del Estado de Yucatán. El 6 de noviembre de 2015, México y Cuba firmaron un memorándum de entendimiento para garantizar el flujo migratorio legal, ordenado y seguro entre los dos países, del cual se derivaron los procedimientos para la repatriación de ilegales cubanos, entrando en vigor el 1 de mayo de 2016 (Ministerio de Relaciones Exteriores de Cuba, 2017).

Derivado del incremento del flujo migratorio ilegal desde Cuba y Centroamérica, las Fuerzas Armadas Mexicanas han realizado acciones para fortalecer sus operaciones de vigilancia en el Canal de Yucatán y las fronteras con Guatemala y Belice para evitar la migración irregular, capacitando a su personal para que cumpla estrictamente el respeto de los derechos humanos y salvaguarde la vida de las personas en tránsito ilegal (SEMAR, 2010).

Por otro lado, de acuerdo con informes de la OEA se puede analizar que el fenómeno del tráfico ilícito de personas se desarrolla desde de Centroamérica hacia los EE.UU., aunque los países de México y Costa Rica hayan aplicado políticas públicas que sirvieron para reforzar sus controles fronterizos impidiendo el tráfico ilegal desde Nicaragua hasta Guatemala, lamentablemente los demás países de Centroamérica no han aplicado la misma medida en sus fronteras (UNODC, 2017).

Mientras los Estados del continente no proporcionen las condiciones necesarias de estabilidad, en materia de seguridad y las oportunidades de empleo, el tránsito ilegal de personas a través del continente se seguirá presentando y permanecerá como uno de los temas prioritarios en la agenda de los países de América. Por lo tanto, es de suma importancia que las naciones se comprometan para continuar participando en los distintos foros de seguridad hemisféricos, fortaleciendo las redes de cooperación internacional, ampliando sus contactos inter-agenciales e inter-institucionales, intercambiando información valiosa, impulsando alianzas de asistencia, capacitación y realizar acciones concretas manifestadas en políticas públicas internas en este tema en concreto.

Transporte de material peligroso por mar

Al ser el transporte vía marítima el medio más usado que el transporte terrestre, ya que actualmente es utilizado por este medio en más del 90% del total a nivel mundial, es casi imposible que, de todas las mercancías enviadas una parte de ellas que son el material peligroso, escape a las normas que la comunidad internacional impone para su manejo, que abarca toda la cadena de transporte desde sus lugares de almacenamiento origen hasta el usuario final.

A lo largo de los años se ha incrementado el transporte vía marítima de mercancías incluyendo a los materiales peligrosos y tomando en consideración los accidentes catastróficos que han ocurrido en diferentes mares del mundo, la comunidad internacional ha tomado verdadera conciencia y ha tratado de llevar a la mínima expresión estos incidentes, por medio de una elevada conciencia de la seguridad marítima a través de la creación e implementación de leyes y ordenamientos que se han generado a través de la ya reconocida Organización Marítima Internacional (OMI), y de otros organismos internacionales como el de la Unión Europea “European Safety Agency”, que ven a estos accidentes del transporte de material peligroso por mar como una amenaza a la seguridad de los Estados, aunque existan otros Estados que no apoyan el esfuerzo nacional y tratan de economizar gastos para beneficiar a las empresas en contra de la protección y seguridad de los mares y el medio ambiente marítimo.

Es por lo anterior y tomando en cuenta la Declaración sobre Seguridad en las Américas de 2003, se estableció como una nueva amenaza, preocupación y desafío de naturaleza diversa “La posibilidad de que surja un daño en el caso de accidente o incidente durante el transporte marítimo de materiales potencialmente peligrosos, incluidos el petróleo, material radioactivo y desechos tóxicos” (OAS, 2017).

Cabe destacar que, lamentablemente hoy en día los países del continente americano no tienen dentro de sus agendas de seguridad el tema del transporte de mercancías peligrosas por mar, quedando este tema solo como letra muerta plasmada originalmente en la Declaración de la Seguridad de las Américas, pero las autoridades encargadas del transporte marítimo si aplican a nivel mundial la reglamentación expedida tanto por la OMI que habla del tema. Faltaría que a nivel de América Latina se llevaran a cabo acciones concretas en los diferentes

foros de la OEA, incluyendo a la Junta Interamericana de Defensa (JID), para que este tema sea incluido dentro de las Agendas de Seguridad Regional, como la misma DSA2003 lo especificó, como una nueva amenaza, preocupación o desafío de naturaleza diversa.

Los países integrantes de la OMI se vieron obligados a adoptar las disposiciones relativas a que los buques que transportaran hidrocarburos contaran con un doble fondo o casco, para evitar que sucedieran daños ecológicos como los provocados por los incidentes marítimos más nombrados (Exxon Valdez, Mar Egeo, Shen Neng 1, Hebei Spirit, Prestige, MV Tasman Spirit, Costa Concordia, Deepwater Horizon, etc.) y aún a pesar de todos los esfuerzos que los países realizan (capacitación, formación, procedimientos, reglamentación) en tratados y convenios, se siguen produciendo accidentes en el mar, actuando solo de manera reactiva después de haber sucedido el accidente. A partir del 1 de enero de 2010 entra en vigor una enmienda al Capítulo XI-1 del Convenio SOLAS de 1974, para el “Código de Investigación de Siniestros”, el cual proporciona procedimiento para realizar las investigaciones de los accidentes en el mar (CIAIM, 2017).

Otro aspecto más técnico que los Estados deben considerar como un requisito principal para atender adecuadamente los incidentes de material peligroso en el mar, es el contar con el material, recursos y procedimientos necesarios que permitan combatir la contaminación en el mar, como el caso del vertimiento de hidrocarburos y otras sustancias nocivas, y esto impacta en los actores comprometidos, como son: Estado de Pabellón o de Bandera, Ribereño y Rector del Puerto.

Las Armadas de América son las instituciones permanentes de los Estados, que tienen como una de sus funciones constitucionales garantizar la soberanía de los mismos y son los agentes que hacen cumplir el estado de derecho en el mar. Dentro de las estrategias nacionales que las Armadas desarrollan, está la protección al medio ambiente marino y para tal efecto, cuentan dentro de su organización con áreas o departamentos técnicos enfocados al tema de combate y prevención de derrame o vertimientos de hidrocarburos y otras sustancias que afectan el ecosistema marino. Es de suprema importancia que, aunque no se considera este tema en todas las agendas de los países de la región, las Armadas del continente tienen el compromiso de mantener los mares seguros y limpios, y es por eso que deben realizar de manera coordinada ejercicios a nivel local y regional donde se practican los procedimientos y

acciones necesarias encaminadas a controlar, disminuir y combatir todo tipo de contaminación, derrame de hidrocarburos y material peligroso que se vierta y pueda provocar todo tipo de afectaciones en el mar.

Por otro lado, a nivel continente se han realizado muchas acciones coordinadas entre los diferentes países, en el marco de las múltiples conferencias y reuniones de seguridad tanto de la OEA, JID, CMDA, CFAC, Centsec, etc., y el Comando Sur de las Fuerzas Armadas de los EE. UU. (USSOUTHCOM, por sus siglas en inglés) tomando en consideración la contaminación marina, se ha manifestado a favor de esta prevención y de su combate en los diferentes foros militares en los que se hace partícipe, proponiendo iniciativas de cooperación regional en formato de lecciones aprendidas que cada país tenga en contra de las amenazas transnacionales en alta mar, tal y como se aplican al ámbito terrestre.

Es por eso que el continente americano no debe bajar la guardia y continuar impulsando la participación de sus Fuerzas Militares y Fuerzas de Seguridad en todos los tipos de foros donde se aborden los diversos temas que contienen las diferentes agendas de seguridad de cada país de la región y tratar de integrar las acciones más destacadas que sirvan y que hayan dado resultado, para minimizar o neutralizar estas amenazas a la seguridad de los Estados que tanto daño producen en el hemisferio, ya sea en la lucha contra el terrorismo, el narcotráfico, la delincuencia organizada transnacional, la migración irregular o el transporte de mercancías peligrosas por mar, se deben crear verdaderos compromisos nacionales que trasciendan en el tiempo y las administraciones políticas de cada país, para que se queden plasmadas como efectivas políticas de Estado que permitan alcanzar los verdaderos objetivos de paz y seguridad, de los que cada país tiene la obligación de brindar a su población en los distintos rincones de su territorio y de todo el continente americano.

Referencias Bibliográficas

- Angarita, P. (2004). *Violencias y conflictos urbanos: un reto para las políticas públicas*. Instituto Popular de Capacitación.
- Aragón, L. E. (2007). *Nuevos temas regionales para el estudio de la Amazonía en el actual contexto internacional*. Salvador de Bahía: ANPUR/UFBA.
- Bobea, L. (2006). *Delincuencia Institucional y flujos ilícitos: Su impacto en el Caribe, en Democracia y seguridad en Iberoamericana*. Los retos de la gobernabilidad. Madrid: Instituto Gutiérrez Mellado.
- Brzezinski, Z. (1997). *El gran tablero mundial*. Washington, D.C.: Paidós.
- CFAC. (07 de junio de 2017). *CFAC*. Obtenido de <https://www.conferenciafac.org/>
- CICTE. (2009). *CICTE. Declaración sobre el fortalecimiento de los controles fronterizos y la cooperación internacional de la lucha contra el terrorismo (pág. 8)*. Washington, D.C.: OEA.
- CICTE-OEA. (03 de junio de 2017). *CICTE*. Obtenido de <http://www.oas.org/es/sms/cicte/default.asp>
- D.o.S. (07 de junio de 2017). *www.state.gov*. Obtenido de <https://www.state.gov/p/wha/hs/> U.S. Department of State, Diplomacy in Action
- GeoEnciclopedia. (30 de mayo de 2017). *GeoEnciclopedia*. Obtenido de <http://www.geoenciclopedia.com/america/>
- Junta Interamericana de Defensa, JID. (05 de junio de 2017). *JID*. Obtenido de <http://www.jid.org/jid-anuncios>
- Ministerio de Relaciones Exteriores de Cuba. (09 de junio de 2017). *Cuba Min Rex*. Obtenido de <http://www.minrex.gob.cu/es/entra-en-vigor-memorando-de-entendimiento-entre-cuba-y-mexico-en-materia-migratoria>

- OAS. (08 de junio de 2017). *www.oas.org*. Obtenido de *www.oas.org*: <http://www.oas.org/csh/spanish/default.asp>
- OEA. (10 de mayo de 2017). *http://www.oas.org*. Recuperado el 10 de mayo de 2017, de <http://www.oas.org>: <http://www.oas.org>
- Real Instituto elcano. (01 de julio de 2017). *elcano*. Obtenido de <http://www.realinstitutoelcano.org>
- SEMAR. (30 de enero de 2010). *Estrategia Regional y Cooperación. Estrategia Regional y Cooperación*. D.F., México, México: SEMAR.
- Taborga, O. J. (2016). *La Creación, el Continente Americano y la Cultura Cainiana*. California, U.S.A.: Windmills.
- UNODC. (08 de junio de 2017). *www.unodc.org*. Obtenido de https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/.../Reporte_OEA_2008.pdf
- Vargas, A. V. (2006). *Ensayos sobre Seguridad y Defensa, capítulo 1, Consideraciones analítico conceptuales*. Bogota: UNIJUS-Universidad Nacional de Colombia.
- Vazquez Zarate, C. J. (2 de mayo de 2016). *La Armada de México como coadyuvante a la Seguridad Interior*. Ciudad de México, CDMX, México: CEE-EDOMAYGRAL.
- Velásquez, A. V. (2008). *Perspectivas actuales de la seguridad y la defensa colombiana en América Latina*. Bogota: UNIJUS-Universidad Nacional de Colombia.

CAPÍTULO VIII

LA ARMADA NACIONAL Y LA AUTORIDAD MARÍTIMA EN COLOMBIA: HACIA UNA AUTORIDAD ACUÁTICA INTEGRAL*

SAMUEL RIVERA-PÁEZ¹

Introducción

La navegación, el comercio y la guerra por el control del mar se han desarrollado en forma paralela desde las civilizaciones antiguas hasta nuestros días. La legislación, las instituciones y las prácticas en relación a ellas, han ido evolucionando hasta configurar las Armadas, las autoridades marítimas y los sistemas de comercio que hoy día gobiernan parte de las actividades en el mar. En un momento de la historia, con la creación del Estado-Nación como articulador de la vida en comunidad, las estructuras administrativas comenzaron a ganar importancia, dándose la transición hacia la formalización del aparato gubernamental. A la par, el concepto de territorio marítimo comenzó a evolucionar hasta alcanzar su máximo desarrollo con la estructuración de la Convención de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar, donde se determinaron reglas claras por las que esos Estados podían hacer uso de los espacios en el mar (De las Carreras, 1999). La finalidad en el Estado Nación moderno

* Este capítulo es resultado del proyecto denominado “El Poder marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación en el posacuerdo” del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL123-247 en COLCIENCIAS y categorizado en “C”.

La correspondencia en relación con este capítulo debe dirigirse a Capitán de Navío (RA) Samuel Rivera-Páez, PhD. Dirección electrónica: riveras@esdegue.mil.co

1 Doctor en Ciencias Sociales y Humanas de la Pontificia Universidad Javeriana. Magister en Economía del Medio Ambiente y los Recursos Naturales del programa Conjunto entre la Universidad de los Andes y la Universidad de Maryland, College Park, Estados Unidos. Docente-Investigador en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Oceanógrafo Físico y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval Almirante Padilla.

de la existencia del entramado institucional asociado al mar, termina siendo la de ejercer la autoridad teniendo como guía la apropiación del territorio marítimo y su uso para fines pacíficos de desarrollo sostenible.

En el ejercicio de la autoridad, entran en juego los tipos de configuración del Estado y la filosofía de su concepción. Para muchos efectos, la autoridad debe ser entendida como el eje facilitador para que se cumpla la voluntad colectiva. Para otros, la autoridad está ligada con el encauzamiento del orden para que se cumplan los marcos normativos institucionales. Es a la larga, esa tensión entre facilitación y coerción, la que determina los tipos de arreglos normativos e institucionales existentes y predominantes en las naciones de hoy (Hershovitz, 2011). Desde la navegación de los fenicios hasta nuestros días, ese desarrollo institucional, funcional y conceptual ha sufrido grandes cambios en occidente. Mientras que la guerra en el mar y la navegación se desarrollaron como parte del devenir de las naciones por conseguir mayor poder e influencia en el sistema internacional, el marco normativo de la autoridad en el mar se fue configurando, pasando de las magistraturas marítimas que dirimían las controversias sobre la aventura marítima en tiempos de Roma (Reddie, 1841), a figuras más complejas con cobertura a otros aspectos y actividades asociadas con el mar y las zonas costeras.

Dado que en muchos casos lo que primó era la relación comercial, la configuración que se desarrolló tuvo mucho más que ver con la evolución de las instituciones civiles que las militares. En otros casos, la comprensión del mar como elemento estratégico en lo político y en la proyección del territorio propio sobre otros Estados, contribuyó a que la mirada a estos temas se asociara a fines de seguridad y defensa, siendo los militares quienes asumieron el ejercicio de la autoridad en el mar. En contados casos, se alcanzó algo mixto, en donde primó una visión intermedia en la que lo civil y lo militar se combinaba en arreglos institucionales de tipo policial.

Hoy, las tendencias que se configuran en los Estados con mayor desarrollo en sus actividades marítimas, plantean que la autoridad marítima debe ejercer un efectivo control sobre los mares para salvaguardia de la vida humana, seguridad de la navegación, correcto desarrollo de la actividad económica (pesca y explotación de la plataforma continental) y tutela del ambiente marino, pero también es un actor primordial en la seguridad, local, nacional y global, el planeamiento y ordenamiento territorial marino y costero, y en la planeación y desarrollo de la

investigación científica en el mar. Al final, el tipo de visión y proyección de cada Estado, configura ese entramado institucional y las relaciones interinstitucionales de las entidades vinculadas a los temas del mar.

En el caso colombiano, la influencia del ordenamiento español es importante. Las instituciones asociadas al mar en el país tuvieron su desarrollo primario a partir de las ordenanzas navales españolas vigentes en la época de la independencia de las naciones latinoamericanas. Muchas de ellas, habían evolucionado de las *magistraturas de ciudad* y de los consulados del mar que tuvieron su origen en Barcelona (Reddie, 1841). Lamentablemente, se vieron abiertamente disminuidas en buena parte de la historia del siglo XIX y XX y tan solo hasta mediados del siglo XX con el concurso de la Armada Nacional (ARC), se logró que una institución se posicionará nuevamente con responsabilidades claras en el ejercicio de la autoridad en el mar (Román, 2000). Esta evolución dio origen a la Dirección General Marítima (DIMAR)² que en términos del Código del Comercio funge como Autoridad Marítima Nacional en la forma como se conoce hoy en día en el país.

La cantidad y variedad de las actividades y funciones desarrolladas por la institución, ponen a la DIMAR como punto de referencia de las actividades marítimas, y hacen de ella una ventanilla casi única en las relaciones entre los ciudadanos y el mar. DIMAR, desarrolla actividades especializadas, desde los puntos de vista administrativo y técnico-operativo, para que las funciones públicas estatales que tienen lugar en los espacios marítimos de interés nacional se cumplan, ejerciendo control, coordinación y facilitando lo necesario para promover el desarrollo marítimo.

Al indagar sobre el poder marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación en el pos acuerdo, es importante cuestionarse sobre el ejercicio de la autoridad en el mar y en ese contexto sobre la interacción entre la Armada Nacional y la Autoridad Marítima. Este capítulo, presenta los resultados de una investigación cualitativa, que involucró análisis documental de fuentes secundarias para comprender mejor el concepto de autoridad en el mar y su evolución en Colombia y entrevistas semi-estructuradas a veinte cinco oficiales de la Armada

2 Si bien el nombre original fue Dirección General Marítima y Portuaria, las reformas del sector puertos adelantada en la década de 1990, quito la segunda parte del nombre reduciéndolo a como se conoce hoy: Dirección General Marítima (DIMAR).

Nacional de diferentes rangos y especialidades, que tenían como elemento común haber trabajado en la Dimar o en el Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional durante mínimo cinco años, ocupando cargos estratégicos para entender las dinámicas y desarrollos de ambas instituciones.

Utilizando *Teoría fundamentada* se analizó esta información, buscando que emergieran categorías que aportaran al conocimiento de los mecanismos de interacción entre ambas instituciones y con mirada prospectiva, analizar los retos y oportunidades que se presentan. Estas reflexiones resaltan la importancia, en Colombia, de profundizar en el conocimiento de la institucionalidad asociada al mar. Al contemplar la Constitución Nacional los espacios marítimos como territorio, es imperativo incorporar estos temas a las discusiones académicas y con ello, evaluar al ejercicio de la autoridad en estos espacios. Esto, contribuye al fortalecimiento de la institucionalidad marítima nacional en la forma como lo plantea la nueva Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros 2017 al abordar los asuntos de gobernanza marino-costera (CCO, 2017). Dentro de las líneas de acción propuestas por la política, se destaca, “promover espacios y mecanismos (regionales, nacionales o internacionales) que permitan mejorar la gobernanza del territorio marino y costero”, así como “Fortalecer las capacidades (técnicas, financieras y operativas) de las instituciones a cargo de la gestión del territorio marino costero del país” (CCO, 2017, p. 90). Por último, también aporta para acabar con el mito de aquellos que señalan que el país vive de espaldas al mar.

1. SOBRE EL FIN DE LA AUTORIDAD, EL CONCEPTO DE AUTORIDAD MARÍTIMA Y SUS FORMAS DE ORGANIZACIÓN

Para comprender mejor el concepto de autoridad marítima, hay tres aristas que deben ser exploradas de manera integral. La primera, aborda las formas de ejercer la autoridad y su finalidad en un sistema institucional. La segunda, tiene que ver con la evolución histórica de la jurisdicción marítima desde la perspectiva del ejercicio de la autoridad propiamente dicha y la tercera, moviéndose hacia épocas recientes, el cómo se estructuran las autoridades marítimas modernas, nos permite intuir que forma de ejercicio de autoridad prevalece y cuál es el alcance jurisdiccional correspondiente.

Aun hablando de autoridades administrativas, tal como lo plantea Arendt (1954), el concepto de autoridad se ha hecho tan difuso que, en el mundo moderno, resulta al menos importante, entre muchas otras cosas, cuestionarse cuál es en sí, la finalidad de la autoridad.

En ese sentido, el debate teleológico sobre la autoridad plantea dos posturas definidas que no se contraponen del todo, pero que, si definen, en muchas formas, las acciones de los agentes estatales encargados del ejercicio de la autoridad en el mar. Muchos filósofos parten del supuesto que la autoridad consiste en el derecho a regular, en forma que los sujetos estén obligados a obedecer. Sin embargo, otros plantean que, por el contrario, más que imponer y controlar el cumplimiento, una autoridad se legitima en el acto de servir al sujeto para hacerlo entrar en razón de hacer lo que está establecido en la norma. Por ello, la persuasión juega un papel fundamental (Hershovitz, 2011). Otros más extremistas, consideran que la autoridad es una forma de aniquilar la iniciativa de la gente, limitando las posibilidades de acción y de autogestión, al trasladarle el deber moral de vivir en sociedad a la existencia de una ley que normalice los detalles de esa interacción social (Kropotkin, Sin Fecha). Es a partir de allí, que la coerción o la facilitación terminan siendo las formas como una institución estatal, plantea su relación con los miembros de la sociedad con los que interactúa. Mientras la coerción debe ser entendida como el ejercicio del poder derivado de una relación jerárquica preestablecida donde prima la subordinación del ordenamiento a la norma establecida por una jerarquía superior, la facilitación, parte del precepto de persuasión, igualdad y servicio, para el logro de objetivos comunes. En el caso del mar, la primera se materializa en la codificación y penalización de conductas empleando la fuerza como mecanismo predominante, mientras que la segunda se fundamenta en la búsqueda permanente de la cooperación para la solución de las divergencias y la coordinación como el mecanismo orientador.

La crisis de confianza y el evidente crecimiento de los conflictos entre actividades desarrolladas por agentes privados, hace que este debate adquiera mayor relevancia en temas del mar³. En la gran mayoría de países del mundo, la presión por promover polos de desarrollo económico en sectores no convencionales, ha hecho que el mar sea pensado como proveedor de recursos materiales e inmateriales para el desarrollo de la

3 Para entender mejor este debate, es conveniente repasar las teorías que discuten la finalidad del Estado y de la burocracia estatal, de forma tal que se pueda entender también el sentido de la

sociedad. De allí, que la entidad que vela por esa parte del territorio deba ejercer la autoridad, con claridad teleológica para no perjudicar el bien común, procurando, por el contrario, su desarrollo.

Teniendo claros los caminos que puede seguir el ejercicio de la autoridad, conviene repasar como se ha configurado históricamente ese concepto de autoridad en el mar. Al respecto, se puede afirmar que el concepto de autoridad marítima es la expresión moderna que se utiliza en los Estados-Nación para denominar a las *antiguas magistraturas especiales marítimas* contempladas en la administración romana.⁴ Ese tipo de autoridad, se desarrolló por la necesidad de solucionar las controversias que se suscitaban durante la aventura marítima asociada al transporte de mercancías por mar. Reddie (1841), al estudiar la evolución de la jurisdicción marítima, muestra claramente cómo se puede trazar hasta Cartago, algún tipo de desarrollo institucional encargado de ejercer la autoridad en tierra sobre las cosas que pasaban en los espacios marítimos y, en complemento, el desarrollo de ese poder naval que apoyaba esa jurisdicción. A este tipo de organización, se le asignaba la tutela de la disciplina de la navegación, de los navegantes y la administración y cuidado de los puertos (Reddie, 1841).

Por ello, existen evidencias que permiten señalar que los orígenes de las capitanías de puerto en tiempos modernos responden al desarrollo de esa institucionalidad y puede individualizarse en Europa en el siglo XI, cuando por diversas razones históricas, renacen nuevas esperanzas e ideales en occidente, logrando que resurjan en ciertas ciudades europeas el amor por hacerse a la mar (Reddie, 1841). Al frente de esta actitud se encuentran naturalmente las *Repúblicas Marítimas*;⁵ que impulsan a sus naves para que hagan rutas hacia lugares cada vez más lejanos, mientras en la patria se promulgan nuevas leyes del mar y se instituyen los magistrados que deben aplicarlas. Ejemplo de ello, es el derecho marítimo que va adaptándose poco a poco a las conquistas del vehículo nave, como uno de los principales instrumentos de riqueza, potencia y victoria de los Estados en formación. En consecuencia, las diversas

organización de esta última. Ese análisis sobrepasa el alcance de este capítulo.

4 El concepto de magistratura especial marítima se deriva del ordenamiento público romano, teniendo influencia hasta nuestros días.

5 Se entienden por Repúblicas Marítimas algunas ciudades costeras, predominantemente italianas, que lograron influencia en el Mar Mediterráneo en la edad media, a partir del siglo XI (Uribe, Rodríguez & Osorio, 2016)

prácticas y costumbres se recogen en un único cuerpo doctrinal. De este modo el derecho adquiere tal consistencia, que se confirma y pasa las fronteras del Estado para seguir la nave (De las Carreras, 1999). Este argumento hace que en ese continente surjan bajo diferentes nombres las *Magistraturas Especiales* que, muy pronto se consolidan con firmeza y pasan a convertirse más adelante en Capitanías de Puerto (Reddie, 1841).

En lo que corresponde a los países de América, la corona española transfirió a sus colonias la misma estructura administrativa que regía en la península. Las ordenanzas de Barcelona de 1258 y 1340 se constituyen en las bases normativas de lo que posteriormente pasaría a las colonias de ultramar (Reddie, 1841). Esta estructura administrativa se originó predominantemente con influencia romana, a partir del liderazgo de Barcelona como puerto de intercambio de mercancías con las ciudades italianas y holandesas de la época. A partir de esto, se da origen a la configuración de una Armada propia para defensa de sus intereses marítimos, mostrando claramente la conexión entre ambos temas. En la América colonial, las atribuciones y responsabilidades obraban inicialmente en la *recopilación de leyes de los Reinos de Indias*, promulgadas en 1680 por Carlos II y más precisamente, en las *Ordenanzas Generales* de 1793, dictadas por el rey Carlos IV (Román, 2000). En estas últimas, el título siete del tratado quinto reglamentaba la “policía general de los puertos y otros cualesquiera fondeaderos a cargo de los Capitanes de Puertos y las demás obligaciones de estos” (Reino de España, 1793). De hecho, se incluían funciones tales como, la habilitación de prácticos, inspección de las condiciones de seguridad de los buques, actuaciones sumariales por acaecimientos de la navegación, delitos y contravenciones, despacho de buques, control de navegantes y pasajeros, prohibición de arrojar basuras y escombros a las aguas, funcionamiento de la junta de sanidad, etc. (Reino de España, 1793). Es conveniente precisar que, en muchas de las naciones americanas, la independencia no produjo una ruptura explícita con el marco normativo español. Por el contrario, lo mantuvo vigente hasta que fue moldeándose a la realidad de cada país en particular (Bernal, 1989).

La simbiosis de comercio, poder naval, autoridad jurisdiccional fue adaptándose durante todos esos siglos a las transformaciones tecnológicas en la navegación y la forma de hacer los negocios. Mahan (1890) con sus teorías de poder marítimo presenta un claro ejemplo de la necesidad de lograr que, mientras una autoridad administrativa

ordena todos los temas de organización y formato de las actividades en el mar, otra parte de la organización estatal, o la misma, debe ejercer la autoridad en los espacios marítimos, verificando el cumplimiento de la ley a través de operaciones in situ. En el caso norteamericano, esto se da en la interacción entre el Cuerpo de Guardacostas como organización que cumple con la función de Policía Marítima, pero a la vez contribuye a la autoridad marítima y la organización de las actividades en los puertos de ese país.

Entrado el siglo XX, al generalizarse el transporte marítimo como el modo predominante en la movilización de cargas y personas, el foco de atención de esa estructura administrativa también mutó, preocupándose ahora más por la seguridad de la vida humana en el mar y la preservación del medio marino, que por dirimir las controversias comerciales, que ya contaban con una jurisdicción especial (Guzman, 2002).

En muchos países, se creó esa jurisdicción marítima que aborda los temas comerciales, pero sobretodo, los problemas asociados a esa aventura marítima que sigue aún, estando llena de riesgos e incertidumbre. Cabe mencionar que los eventos de seguridad en la navegación acontecidos durante ese siglo y las especificidades técnicas de las diferentes actividades realizadas en el mar, dio incluso para que en épocas recientes se contemplará una organización en el sistema internacional que atendiera esos temas de interés para las naciones del mundo. La Organización Marítima Internacional (OMI), responde a esas necesidades en el marco de las Naciones Unidas, constituyéndose en el órgano natural de interacción de las autoridades marítimas de los diferentes países del mundo. En el marco de esa interacción, la OMI ha establecido la obligatoriedad para que todos los países miembros del convenio, se sometan a una auditoria de cumplimiento de los acuerdos establecidos al interior de la organización. Esto, genera otros debates locales sobre cuál debe ser el alcance en cuanto a temas de cobertura de las autoridades marítimas modernas y su configuración.

Respecto a los temas de cobertura, hoy en día las tendencias que se observan en los Estados con mayor desarrollo en sus actividades marítimas, plantean que la autoridad marítima debe ejercer un efectivo control sobre los mares para salvaguardar la vida humana, la seguridad de la navegación, el correcto desarrollo de la actividad económica (pesca y explotación de la plataforma continental, entre otras) y la tutela del ambiente marino, pero también es un actor primordial en la seguridad

y protección física del sector, el planeamiento y ordenamiento territorial marino y costero; y desarrollo de la investigación científica en el mar. De igual forma, se comienza a configurar otra tendencia relacionada con la comprensión de los asuntos acuáticos de una forma integral, de forma que adicional a los temas del mar, se incluyen asuntos fluviales y lacustres.

La individualización de la autoridad queda relegada a la constitución de un entramado institucional diverso que abarca múltiples funciones y atiende diversos temas de política pública. Ese sistema de administración marítima, igual debe ser, orientado por alguna institución en particular que lidere este esfuerzo. Desde la perspectiva territorial, los ríos, lagos y canales interiores, comparten las complejidades técnicas de la actividad que se desarrolla en el mar. Los asuntos técnicos antes mencionados son muy semejantes en cualquier escenario acuático y por ende, concebir una autoridad acuática integral, significa ahorrar esfuerzos y recursos para la administración pública.

Finalmente, habiendo explorado el concepto de autoridad marítima, resulta de interés indagar sobre los tipos de autoridad que existen en diferentes partes del mundo. Esto, significa hacer un ejercicio comparativo que aporta en la visión prospectiva que se quiera tener del problema en el país. Comprendiendo siempre, que no porque el modelo funcione en otro país, va a ser el adecuado para el contexto y realidad colombiana. Cada país, debe construir sus instituciones de acuerdo al desarrollo de su bloque histórico y su contexto actual. Un ejemplo de la problemática para definir lo anterior, está claramente expuesto en Frutos y Antequera (2017) quienes se refieren al caso español para describir la complejidad y actualidad del tema.

Se puede decir que existen al menos cuatro tipos de configuración entre las autoridades marítimas del mundo. La primera es una configuración netamente civil, donde las labores administrativas están a cargo de alguna institución localizada en los ministerios o secretarías de Estado que tienen que ver con temas comerciales o de transporte y las actividades de control en el mar, los efectúa una organización policial o militar, dependiendo de la zona que se estime cubrir (ejemplo: Australia).

Un segundo modelo, en el que el ejercicio de la autoridad es netamente policial y por ende todas las actividades administrativas y coercitivas las ejecuta una sola organización de carácter policivo (ejemplo: las prefecturas navales de Uruguay y Argentina). El tercer modelo con

enfoque principal en la seguridad y la defensa, se puede denominar militar ya que le otorga la competencia de la autoridad marítima a los militares en cabeza de la Armada del país (ejemplo: Chile). Finalmente, un cuarto modelo que puede denominarse híbrido, que combina la disciplina de la organización militar y una configuración administrativa civil, enmarcada dentro del ministerio o secretaría de defensa respectivo (ejemplo: Colombia). A excepción del segundo modelo, todos los demás contemplan una organización que involucra a varias entidades, entre las que se destacan la Armada y la institución que hace las veces de autoridad marítima. Ambas, trabajan de la mano y de una u otra forma abarcan el control y la promoción de la mayoría de actividades que se desarrollan en el mar.

En cuanto al alcance, es al menos curioso observar como muchos países latinoamericanos han hecho en época reciente, la conversión a abarcar temas de ríos y lagos e incorporarlos dentro de las competencias de una autoridad acuática integral. La conveniencia de dar ese paso en Colombia, debe ser motivo de reflexión y evaluación. Hechos recientes, ocurridos en diversos ríos y embalses del país, que pueden ser fácilmente relacionados con la debilidad de la autoridad fluvial,⁶ parecieran indicar que el camino correcto es desarrollar dicha integración.

2. LA AUTORIDAD MARÍTIMA EN COLOMBIA

En general es poco lo que se ha escrito desde la perspectiva académica sobre la autoridad marítima en Colombia. Buscando desarrollar un ejercicio de reflexión sobre el tema, este aparte busca hacer un recorrido por el establecimiento y desarrollo del concepto de autoridad marítima en el país. Por ello, adicional al enfoque histórico, también hace una reflexión organizacional, que permite ambientar la relación entre la autoridad marítima y el componente naval en el país.

Desde la perspectiva histórica, como registra Román (2000) y Bernal (1989), el agrupamiento de funciones establecido por las ordenanzas generales de 1793, permaneció al producirse la independencia de España, a través del tiempo con ligeras variaciones. El vicepresidente Francisco de Paula Santander, fue el encargado de tomar la defensa de los intereses

⁶ El deterioro de la autoridad en los ríos colombianos es el resultado de procesos administrativos de reestructuración del sector transporte que fueron deteriorando las capacidades de acción de la autoridad fluvial en el país.

marítimos de la República en formación. Hasta agosto de 1821, cuando se presentó el Congreso de Cúcuta, el gobierno continuó aceptando la legislación española relacionada con el comercio marítimo. A partir de esa fecha, se decretaron algunas modificaciones que tuvieron que ver con aspectos propios de la administración marítima y de la actividad en el mar propiamente dicho.

En 1823, se presentó una propuesta al Congreso en el que se buscaba reorganizar las capitanías de puerto existentes, convirtiéndolas en las entidades supremas en su área de jurisdicción con funciones de señalización marítima, suministro de prácticos, responsables de la seguridad marítima, sanidad portuaria, entre otras. Se reconocía con ello que, si bien la situación no era caótica, sí se presentaba un desorden que afectaba el control sobre las radas, bahías y fondeaderos del país, donde se cobraban distintos derechos. En la época, los capitanes de puerto aún se regían por las ordenanzas españolas (Román, 2000). Con el fracaso de la propuesta mencionada y enmarcado dentro de una crisis fiscal apremiante y un desorden que afectó la gobernabilidad en la época, todos los aspectos relacionados con la administración de la marina mercante cayeron en un segundo plano, sin embargo, el comercio exterior colombiano se fue consolidando como la primera fuente de ingresos fiscales, a través de los derechos de aduana.

Por ello, con el fin de controlar el impacto sobre los costos del transporte por mar, en 1826 el gobierno reduce varias de las tasas que cobraban los capitanes de puerto, convirtiendo su actividad en algo poco apetecible para los funcionarios de la época (República de Colombia, 1840, p. 516). Román (2000) destaca que, en el presupuesto de 1833, aún se asignaba presupuesto para las capitanías de puerto de Cartagena, Panamá, Santa Marta, Riohacha, Portobelo y Candelaria. De hecho, relata cómo, de acuerdo a los registros existentes, entre esta fecha y 1870 las capitanías de puerto se convirtieron en inspecciones de puerto, inspecciones de Aduana y Marina y nuevamente en capitanías de puerto entre 1860 y 1870. En 1845, el presidente Tomas Cipriano de Mosquera ordenó la destitución de los capitanes de puerto que estaban adscritos a la Secretaría de Guerra y Marina, siendo sustituidos por empleados de la jefatura de Resguardos de Aduanas, quienes asumieron una función genérica de “administración particular de puertos” (Román, 2000, p. 341). Sin embargo, se conoce que esos funcionarios de la administración de puertos, por una doble condición particular, figuraban en ocasiones

con sueldos como civiles y en otras con sueldo militar, siendo muchas veces, como militares encargados, también de los resguardos de aduanas existentes (Guzman, 2002). Para 1870, existían controles de este tipo en el Atrato (en Matuntungo a partir de 1834), Buenaventura (en Isla Cascajal a partir de 1843), Cartagena, Chagres (1839), Panamá (1839), Portobelo (1830), Sabanilla, Barranquilla, Santa Marta y Tumaco (1836).

Tal como lo señala Bernal (1989), el denominado Código de Comercio Marítimo de 1870, modificado en 1873 (Estados Unidos de Colombia, 1873) se constituye en la primera referencia normativa que aborda de manera exclusiva asuntos relacionados con el transporte de mercancías por mar y las diferentes fuentes de controversia que este puede ocasionar. Paradójicamente, salvo exiguas apariciones, el tema de la autoridad en el mar, nunca es abordado como tal. Caso contrario sucede ese mismo año con la expedición del Código Fiscal (Congreso de Colombia, 1873; Guzman, 2002). En este marco normativo, se definieron responsabilidades en cabeza de los jefes de los resguardos de Aduanas, sobre aspectos marítimos, náuticos y técnicos que solo hasta 1952 con la creación de la Dirección de Marina Mercante fueron, en la norma, trasladados a las capitanías de puerto ahora en el organigrama de la Armada Nacional, que se re-crearon en ese año.

Entre 1873 y 1952 suceden varios intentos por normatizar los asuntos marítimos y definir responsabilidades específicas en actores estatales de manera particular. En materia de autoridad, en 1931, con la emisión de la Ley 79⁷ (Congreso de Colombia, 1931), se reafirma la condición de autoridad de la Dirección de Aduanas. En complemento, a comienzo del siglo XX (1900-1928), la naciente actividad cafetera, generó la necesidad de contar con una marina propia que transportará a menor precio y en condiciones más favorables la carga que comenzaba a aumentar. Por eso, mediante la Ley 95 de 1931, se consideró la creación de una Marina mercante nacional. Esta norma, contempló en su Artículo primero, la autorización explícita para que el Gobierno nacional en concurso con la Federación de Cafeteros, fomentara, “por medio de contratos, la formación, organización y desarrollo de una compañía nacional de marina mercante”. De igual forma, se incluyó en el Artículo duodécimo la creación de una sección o departamento de marina independiente, dirigida por Oficiales Navales colombianos (Congreso de Colombia, 1931).

7 Ley Orgánica de Aduanas.

Hemos de recordar, que hasta la fecha no existía la Armada Nacional en la forma como se conoce hoy. Fue solo hasta el conflicto con Perú, que se creó la nueva fuerza y comenzó a articularse su organización. Por eso, de acuerdo a las referencias disponibles, la implementación de estas disposiciones fue muy limitado. Con la adquisición de buques mercantes en 1944 y la creación de la Flota Mercante Grancolombiana en 1946, la dinámica de la actividad cambió considerablemente. Por eso, en 1951 se determinó que la Armada tendría entre sus funciones, el reconocimiento, clasificación y registro de las embarcaciones y contaría con facultades para estructurar en su dependencia central y en las bases navales, la sección de marina mercante colombiana que permitiera garantizar la idoneidad de la gente de mar (Congreso de Colombia, 1951). Esto, de cierta forma, significaba la transferencia de las funciones de autoridad en el mar de la Dirección de Aduanas a la Armada Nacional y el viraje del campo de acción centrado exclusivamente en el comercio exterior a los temas marítimos más generales.

En la práctica, fue hasta 1968 cuando se realizó la transferencia de las funciones y de la infraestructura existente de los resguardos de aduanas a la Armada. Mediante el Decreto 495 de ese año se establecieron los requisitos, funciones y atribuciones de los funcionarios y el número de ellos, que debían trabajar en cada Capitanía de Puerto (Presidencia de la República de Colombia, 1968). Para la época, la fuerza naval se había consolidado como fuerza militar con la participación de sus unidades en la Guerra de Corea y sus oficiales habían adquirido conocimientos y experiencia en intercambios académicos ofrecidos por países de alto desarrollo marítimo como Italia y Gran Bretaña. Por eso, no es de extrañar que fuera considerada como la mejor opción para adquirir este tipo de responsabilidades.

La década de los 70s, del siglo XX, marca un hito en muchos aspectos en lo que a la definición de autoridad en el mar se refiere. Cabe recordar, que en 1968 se dio un impulso importante a los temas del mar con la inclusión a nivel constitucional del “mar territorial y la Plataforma Continental de conformidad con tratados o convenios internacionales aprobados por el Congreso, o con la Ley colombiana en ausencia de los mismos” (Pulecio, 1984). Entre 1970 y 1974, el Gobierno Nacional, a través de la Cancillería, comenzó a hablar del Mar Patrimonial (lo que hoy se conoce como Zona Económica Exclusiva) y promovió en 1971, con

la expedición del Código de Comercio y con la *creación*⁸ de la Dirección General Marítima y Portuaria, el fortalecimiento de la institucionalidad del nivel central.

El código reemplazó al *Código de Comercio Marítimo y Terrestre*, estableciendo en el Artículo 1430 que, “la Autoridad Marítima Nacional estará constituida por la Dirección de Marina Mercante y sus diferentes dependencias”. Esto se complementó con la modificación de esa Dirección a través del Decreto Ley 2349 de 1971, creando la Dirección General Marítima y Portuaria (DIMAR) que la sustituía y le daba un amplio espectro de cobertura en actividades que iban más allá de la actividad de transporte marítimo. Por primera vez, se hace mención explícita a la dependencia de esta organización al Ministerio de Defensa Nacional, pero especificando que la relación sería a través de la Armada Nacional. Algo curioso al respecto y que en parte demuestra lo que ha sido la relación entre ambas instituciones es el hecho que, en el bloque de normas publicadas de manera paralela a este decreto, no se contemplaba ningún tipo de autonomía a esta Dirección. De hecho, ni es mencionada entre los órganos adscritos o agregados al ministerio y mucho menos, se contempla en la composición de la Armada, como tal. Como lo veremos más adelante, esta falta de comprensión en relación con esta institución ha sido recurrente en los funcionarios del ministerio y por qué no, en muchos oficiales de la institución.

Durante esta misma década se dan dos hitos, igualmente importantes en lo concerniente a esta investigación. El primero, se configura el territorio marítimo de manera sistematizada. El segundo, se crea el Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional.⁹ Con la Ley 10 de 1978 y los acuerdos de límites marítimos, firmados durante este periodo, Colombia define su territorio marítimo empleando los términos que utiliza el derecho del mar moderno. El país se plantea ejercer derechos de soberanía sobre las aguas adyacentes al continente hasta las 200 millas náuticas. Esto resulta clave en el desarrollo de la autoridad ya que hace manifiesta la postura del Estado colombiano respecto a la jurisdicción sobre la cual ejercerá el imperio de sus leyes. Es por ello,

8 Más que creación se debe hablar de reorganización de la Dirección de Marina Mercante

9 Se especifica “de la Armada Nacional” ya que para la época venían funcionando las unidades de guardacostas de la Aduana Nacional desde su creación en abril 8 de 1826. En la práctica, este cuerpo operó de manera independiente hasta 1991 cuando, mediante un acuerdo interinstitucional, la Armada asumió el control de la actividad de Guardacostas en total extensión.

que, con un paquete de decretos, el Gobierno Nacional reglamenta la mencionada Ley.¹⁰ Entre estos, se destaca el Decreto 1874 de 1979 (República de Colombia, 1979) que crea el Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional. Ese cambio, significa que el Estado colombiano a partir de ese momento, visualiza de manera integral los temas de la autoridad coercitiva que ejecuta operaciones en el mar. Como ya se había mencionado, si bien la función de Policía Marítima aparecía en decretos anteriores, es con esta norma que se le da vida realmente a la institución que pueda ejercerla. Desde ese momento y hasta hoy, como lo corrobora el parágrafo 4 del Artículo 160 del Código Nacional de Policía de Colombia puesto en vigencia en 2017,¹¹ el Cuerpo de guardacostas de la ARC, ejerce las funciones policivas en el mar.¹²

Todo esto, condujo a varias reflexiones que arrojaron al final la reestructuración de la DIMAR con el Decreto 2324 de 1984 (Presidencia de la República de Colombia, 1984). Esta reestructuración le dio mayor autonomía financiera y operacional, amplió el espectro de actividades en las que debía participar y definió nuevas responsabilidades particulares. A partir de este momento, comenzó un proceso de fortalecimiento del ejercicio de la autoridad en el mar y los espacios costeros que arroja como resultado el estado actual del sector marítimo nacional. Desde 1984 hasta la fecha, se han presentado cambios en el marco normativo con la expedición de nuevos decretos que han tratado de aclarar temas pendientes, reorganizar aspectos de la función pública, reducir trámites o compilar la legislación existente. Entre los más importantes, en 1991, considerándose la necesidad de privatizar los puertos se dio paso a la

10 La Resolución No. 1371 del 24 de octubre de 1978, expedida por el Ministerio de Relaciones Exteriores designó la comisión encargada de proponer al Gobierno nacional la reglamentación de la Ley 10 de 1978. Conformaron esta comisión, dos (2) funcionarios del Ministerio de Relaciones Exteriores, dos (2) funcionarios del Ministerio de Agricultura, Dos (2) señores Almirantes de la Armada Nacional y un (1) funcionario del Departamento de Planeación Nacional.

11 “En las aguas jurisdiccionales colombianas la actividad de Policía será ejercida por el cuerpo de guardacostas de la Armada Nacional; excepcionalmente podrá hacerlo la Policía Nacional, previa coordinación con la Armada Nacional. En la interfase buque-puerto ejercerán concurrentemente las diferentes autoridades de acuerdo a sus competencias” (Congreso de Colombia, 2016).

12 Si bien en la norma se creó el Cuerpo de Guardacostas y se definieron sus funciones y alcance, sólo hasta 1992 con la activación del Comando de Guardacostas del Caribe y la asignación de unidades de la Armada para el cumplimiento de esta función, se comenzó a dar cumplimiento a lo planteado en la norma. Desde la fecha del decreto hasta la activación, fueron las unidades grises de la Armada las que ejercieron el control de las actividades en los espacios marítimos nacionales.

expedición de la ley 1 de 1991, trasladándose las funciones que tenía la institución al Ministerio de Transporte, en lo que se relaciona con las concesiones para instalaciones de terminales portuarios. Hoy, la Dimar actúa como la Autoridad marítima nacional, ejecutando la política del gobierno en materia marítima. Ejerce su jurisdicción hasta el límite exterior de la Zona Económica Exclusiva incluyendo: aguas interiores marítimas, sistemas marinos y fluviomarinos, mar territorial, zona contigua, lecho, subsuelo marino y aguas suprayacentes, litorales, incluyendo playas y terrenos de bajamar, islas, islotes y cayos. Por esta razón, cuenta con una sede central en Bogotá; trece capitanías de puerto en los principales puertos marítimos y cuatro en puertos fluviales fronterizos del país; dos centros de investigación y tres oficinas de señalización marítima.

A partir de acciones y productos tangibles e intangibles, como la cartografía náutica, la investigación científica en espacios marinos y costeros, el control del tráfico marítimo, el servicio de pronóstico de mar y de tiempo, la certificación de gentes de mar y el registro de naves, entre otros, se materializa su objeto principal encaminado a dirigir, coordinar y controlar las actividades marítimas para la promoción y estímulo del desarrollo marítimo del país (Presidencia de la República de Colombia, 1984).

En el desarrollo de ese ejercicio de la autoridad, sus funcionarios establecen relaciones directas o indirectas con los demás sectores del Estado, incluyendo los diferentes niveles de la organización territorial, como son municipios y departamentos, y en el ámbito nacional, ministerios y organismos descentralizados. También, mantiene una estrecha interacción con la empresa privada relacionada con las actividades marítimas contempladas en la norma. Esto, incluye temas de pesca, medio ambiente, seguridad, transporte marítimo, turismo, comercio exterior, salud y servicios marítimos tales como: agenciamiento marítimo, practicaje, buceo, mantenimiento y reparación de buques y artefactos navales, entre otros. Por ello, los clientes de la Dimar cobijan una amplia gama de personas y culturas, yendo desde el aprendiz que ayuda en un bote de pesca hasta el inversionista de un proyecto de explotación de hidrocarburos en el mar. Esto, refleja la vocación de facilitación, que permite afirmar que, la Dimar, en comunión con la Armada Nacional, hace un ejercicio de la autoridad que trasciende de diversos modos un enfoque, netamente, coercitivo.

3. RELACIÓN ENTRE EL PODER NAVAL Y LA AUTORIDAD MARÍTIMA EN COLOMBIA

En esta sección, se presentan los resultados más significativos derivados de un ejercicio de investigación que incluyó veinticinco entrevistas semi-estructuradas a oficiales navales de diferente antigüedad y experiencia, que tuvieran como mínimo cinco años de experiencia en la Dirección General Marítima y/o el Cuerpo de Guardacostas de la ARC. Para ello, en la muestra se incluyeron oficiales que se desempeñaron como: Director General Marítimo (03), Secretario Ejecutivo de la Comisión Colombiana del Océano (02), Representante de Colombia ante la Organización Marítima Internacional (02), Capitán de Puerto (12), Comandante de Grupo o Estación de Guardacostas (03), Director de Centro de Investigación (02), Subdirector o Jefe de División de DIMAR (03). Las preguntas elaboradas como insumo inicial estuvieron encaminadas a conocer más sobre el ejercicio de la autoridad en el mar y la relación entre la Armada Nacional y la autoridad marítima. Una vez recolectada la información se organizó y analizó empleando *Teoría Fundamentada* con el fin de establecer categorías de información y relación entre las mismas.

Como se puede derivar de la contextualización hecha en las secciones anteriores, dos de los temas más recurrentes en las entrevistas realizadas tienen que ver con la preocupación sobre la calidad del ejercicio de la autoridad en los espacios acuáticos nacionales y en complemento a esto, la relación entre la autoridad administrativa (Dimar) y la autoridad policiva (Guardacostas de la ARC) en términos organizacionales y operacionales. Junto a estos dos temas, surgen otros de menor incidencia, pero que se derivan de la relación entre ambas instituciones. Entre estos se destacan, la importancia de la relación, tanto para la Dimar como para la ARC, para el presente y para la visión de futuro; algunos aspectos organizacionales relacionados con el alcance (las funciones) que debe cumplir cada una, incluyendo la dependencia orgánica ideal; la tensión entre lo militar y lo civil de la autoridad marítima y su nivel de autonomía.

La calidad del ejercicio de la autoridad en el mar.

Un elemento común en prácticamente todas las entrevistas, tiene que ver con la preocupación sobre la calidad del ejercicio actual de la autoridad en el mar.¹³ La complejidad y aumento de las actividades legales

13 Al menos 22 de los encuestados hicieron manifiesta su preocupación por la calidad del ejercicio de la autoridad en el mar y los impactos negativos que está tiene sobre el desarrollo marítimo.

e ilegales en el entorno marítimo, han ocasionado que las capacidades reducidas con las que cuenta la ARC y la DIMAR se queden cortas para poder ejercer un control efectivo del territorio marítimo. Las reducidas capacidades operacionales, materializadas en falta de unidades a flote, personal técnico especializado, capacidad de cobertura, entre otras, se complementan con la falta del marco normativo adecuado a las realidades del sector marítimo actual. Se reconoce en general, que ambas instituciones han hecho ingentes esfuerzos por mejorar esa situación. La ARC, ha comenzado un proceso de construcción de buques con mano de obra nacional con el fin de cerrar la brecha existente. La DIMAR, por su parte está encaminada a cerrar la brecha de la interacción con sus usuarios principales y cubrir los vacíos normativos que limitan tanto su accionar, como el de la autoridad policiva en el mar. A la par, ambas instituciones han incluido en sus planes de desarrollo acciones para mejorar el vínculo y estrechar relaciones con el fin de proyectar mejoras en un futuro cercano. Sin embargo, los retos derivados de la extensión del territorio marítimo nacional, las condiciones diferenciadas de cada una de las cuencas oceánicas (Caribe y Pacífico) y los acontecimientos políticos y económicos recientes, demandan cada vez mayores esfuerzos administrativos y operacionales, de altísima especialización técnica. Asimismo, requiere del compromiso de todas las esferas de poder del Estado con el fin de lograr un accionar integral y sólido en estas nuevas temáticas.

Un asunto que resulta crucial en este proceso, es la problemática multidimensional del tráfico por mar de sustancias ilegales. El mal llamado narcotráfico, adicional a todos los daños morales y sociales que ha ocasionado a la sociedad colombiana, también ha originado múltiples distorsiones en la forma en que las autoridades nacionales se relacionan con aquellos que se dedican al mundo marítimo. Lamentablemente, sectores tan importantes como: construcción naval, pesca, transporte marítimo, marinas recreativas, yates y veleros, actividades subacuáticas y puertos, se han visto afectados, de una u otra forma, por la acción de quienes se dedican a este tipo de delito.

Es también una realidad, que el tráfico de estupefacientes se desarrolla principalmente por vía marítima y que es en el mar, donde se presenta la mejor ocasión para ocasionar mayor impacto en las ganancias de la cadena productiva asociada a este delito. En tal sentido, tanto la ARC como la Dimar, destinan buena parte de sus esfuerzos, a ejercer

controles que permitan minimizar los riesgos asociados a esta actividad, ocasionando que otras actividades, de acción, promoción, incentivo, socialización o desarrollo queden de cierta forma relegadas.

La importancia de la relación entre la Armada Nacional y la Dimar.

Adicional a la evolución histórica presentada en la tercera sección de este capítulo, la manifestación más visible de la estrecha vinculación entre ambas instituciones es que aproximadamente el 50% del personal que conforma la DIMAR es personal uniformado (oficiales y suboficiales) perteneciente a la Armada Nacional. Este vínculo de personal, contribuye para que políticas, procedimientos, rutinas y formas de interpretar la organización sean similares. Como lo expresaba un señor Almirante:

No se deben entender la Armada Nacional, la Dirección General Marítima y la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial (Cotecmar) como entidades distintas. Son, en la práctica, la misma organización desarrollando acciones que resultan complementarias. El desarrollo naval y marítimo nacional depende de la sinergia de todos los componentes.¹⁴

Esta estrecha relación, también se observa de manera clara en la forma como están dispuestos algunos de los medios con los que opera la Dimar, en particular los buques oceanográficos que desarrollan y promueven la investigación científica marítima. Desde la década de 1980, la Armada Nacional adquirió dos buques oceanográficos: el ARC Malpelo y el ARC Providencia y los puso al servicio de la investigación marina en Colombia. Una vez, la Dimar asumió los Centros de Investigaciones de la institución, también adquirió el control sobre estas plataformas de superficie y continúa con ese control hasta hoy. Sin embargo, considerando su condición de buques de Estado, es la ARC, la entidad que programa y desarrolla los planes de mantenimiento mayor que requieren estas unidades, para no perder sus capacidades operacionales. Este no es el único tema de interés al respecto.

En la mayoría de las entrevistas hechas, se hizo mención a la reciente creación del Programa de Exploración a la Antártida, como muestra fehaciente de esa interacción. Si bien este programa fue por muchos años una aspiración de la Dimar, fue el apoyo, financiamiento y visión de los

¹⁴ Entrevista desarrollada el 23 de agosto de 2017 a un señor Contralmirante de la Armada Nacional quien ejerció como Director de Centro de Investigación Oceanográfica y Secretario de la Comisión Colombiana del Océano.

oficiales de la ARC, los que permitieron su materialización. Hoy el país se prepara para la III expedición a ese continente.

Finalmente, aunque, por su relevancia, merece un aparte específico, la importancia de la relación entre ambas instituciones, está estrechamente vinculada al hecho que mientras una (la Dimar) es la autoridad administrativa que ejerce varias de las funciones y obligaciones como Estado de abanderamiento y Estado Rector del Puerto, en la otra (ARC) uno de sus componentes (Guardacostas) ejerce las funciones como Policía en las aguas jurisdiccionales colombianas. Esta complementariedad es única y requiere de personal altamente capacitado, que conozca las normas y los procedimientos, para que la labor de ambas instituciones no recaiga exclusivamente en una aproximación coercitiva, sino de facilitación.

En esto último, pareciera también haber convergencia en las opiniones de los oficiales entrevistados. Si bien la relación es estrecha, existe la percepción de ser una *relación incomprendida*. De una parte, emerge una situación particular con relación al tipo de oficial o suboficial que debe ser trasladado por parte de la ARC a la Dimar. Como se reconoce hasta ahora, el oficial que ha tripulado la Dimar ha sido predominantemente aquel que ha estudiado como carrera profesional complementaria, la oceanografía física.¹⁵ En el caso de los suboficiales, no se presenta tan marcado este aspecto. Esto es visto como una limitante ya que, por una parte, la oceanografía es tan solo una pequeña parte del universo marítimo, pero más importante, no es la disciplina que aporta los conocimientos adecuados para el entorno de acción de la autoridad en el mar.

Por ello, a la par de esta situación, también emerge con vehemencia la necesidad de desarrollar una especialidad al interior de la armada, que tenga asociación a los temas marítimos, dándose muchas veces como ejemplo el caso chileno y la especialidad de oficial marítimo. Al indagar sobre el porqué después de tantos años no se ha dado esta implementación, se asocia este hecho a la facilidad de contar con uniformados con capacidad de desempeñarse indistintamente en cualquier componente, lo que, si bien no se puede considerar una limitación, tampoco es una buena práctica.

15 Los oficiales de la Armada Nacional, aprovechando la condición de Universidad que tiene la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", tienen la oportunidad de obtener un título universitario complementario al título como militar.

La Dimar y la función de Policía Marítima.

Retomando el tema sobre la función de Policía Marítima, es en este asunto donde se presenta una clara ruptura en dos corrientes de pensamiento respecto a la relación de ambas instituciones. Mientras un grupo, rescata la necesidad de integrar ambas instituciones bajo la tutela de la autoridad marítima, aduciendo, por ejemplo, “que no hay claridad en entender que Guardacostas es el brazo operativo de la DIMAR”,¹⁶ otro grupo de oficiales considera que, si bien la relación funcional es evidente, la relación de dependencia no lo es tanto y por lo tanto, la condición que ambas organizaciones sean independientes, es más una ventaja que una desventaja. Un aspecto que pareciera inclinar la balanza, es el reconocimiento tácito por parte de buena parte de los entrevistados que al final “las relaciones entre un componente y el otro, en todos los niveles, están determinadas por las personas que ocupan los cargos, siendo más una relación de carácter interpersonal que institucional”.¹⁷ Por ello, se convierte en un tema coyuntural y circunstancial. Cuando existe una buena relación entre el Capitán de Puerto y el Comandante de Guardacostas a nivel local, las cosas van a marchar mejor que cuando no las hay.

En esta relación es más evidente el efecto que tiene el narcotráfico en el día a día de las operaciones. Toda vez que, a los uniformados, los resultados operacionales les afectan su carrera profesional, se ha generado cierta jerarquización de estos. Para los cargos de Guardacostas, la jerarquía superior son los resultados contra este tipo de delito. Las incautaciones de sustancias prohibidas e ilegales en el mar son quizás uno de los mejores resultados que un comandante puede exhibir en su hoja de vida. A esto se le debe agregar que, al haber recursos escasos, principalmente en el rubro de combustibles, la optimización de este recurso demanda que las decisiones sean tomadas de manera sesgada hacia la creencia de lo que es mejor para el país o para la institución. Por ello, como lo señalaba un oficial que se desempeñó como comandante de estación,

16 Entrevista desarrollada el 7 de septiembre de 2017 a un señor Vicealmirante de la Armada Nacional de la reserva Activa de la ARC, quien ejerció como Director General Marítimo y Segundo Comandante de la Armada Nacional.

17 Entrevista desarrollada el 16 de julio de 2017 a un señor Capitán de Navío de la Reserva Activa de la ARC quien ejerció como Capitán de Puerto por más de 10 años en diferentes puertos del Pacífico y el Caribe.

A la hora de evaluar entre atender una interdicción de una lancha go-fast con narcóticos o verificar una violación a normas de marina mercante o emprender una búsqueda en el mar, la decisión esta muchas veces predeterminada por las circunstancias y por las órdenes del mando superior. Si uno sólo tiene una lancha o una tripulación disponible, se debe atender aquel blanco operacional que dé mayores beneficios estratégicos. En este momento, es ineludiblemente interceptar la lancha.¹⁸

Esta situación genera una falsa competencia entre los impactos administrativos y operacionales derivados de diversas actividades o sectores. La importancia de prestar el servicio de seguridad marítima en aguas jurisdiccionales es tan importante como el de controlar el crimen que utiliza el mar y sus recursos como medio. Al final, hay dos aspectos claves en esta discusión. Primero, es que la Dimar cobra una tasa por seguridad marítima a todos los buques que ingresan a aguas colombianas y que por ello, es determinante para el país contar con la capacidad de apoyar a cualquiera que se encuentre en desgracia en el mar. Segundo, el crimen por mar, busca todos los medios posibles para aprovechar la complejidad del mundo marítimo y tiene efectos estratégicos en las relaciones exteriores y en la configuración cultural y social del país. Ante ambos temas, la limitación en número de unidades o en la cantidad y posición de estaciones de guardacostas, son determinantes para la percepción de seguridad en el mar.

La Armada en relación con las funciones y el carácter de la Dimar.

Hoy, la Dimar cumple una serie de funciones que desbordan su capacidad operacional y técnica de muchas formas. De otra parte, al ser *tripulada* en una gran proporción por personal militar de la ARC, tiene un carácter predominantemente militar en su relacionamiento con la comunidad. Estos dos aspectos, son propios del desarrollo histórico, pero también de las políticas públicas asociadas a los temas del mar. ¿Cómo afecta estos temas la relación de DIMAR con la ARC? ¿Cómo se podría mejorar? En este tema se presenta igualmente una divergencia de posturas importantes que permite identificar tres categorías de debate. La primera, considera que no es necesario modificar el carácter institucional sino por el contrario profundizar la relación de dependencia institucional entre la ARC y la DIMAR. Esto es, que vuelva al modelo

¹⁸ Entrevista desarrollada el 21 de septiembre de 2017 a un señor Capitán de Corbeta, quién se ha desempeñado como Comandante de Estación de Guardacostas y Capitán de Puerto por cinco años.

planteado en el Decreto 2324 de 1984 según el cual la institución es una dependencia del Ministerio de Defensa, agregada a la ARC. En este sentido, se plantea no quitarle funciones a DIMAR, sino distribuirlas al interior de la institución.

La premisa básica como lo expone el Comandante de la Armada Nacional, es que, “cualquier cosa que se haga en función de separar las instituciones, tiende a dividir y debilitar la autoridad”.¹⁹ La segunda es que se deben repensar los alcances de DIMAR para mejorar su capacidad operacional. Esto se asocia con lograr que la entidad cambie su vocación militar por una vocación civil, profundizando el componente técnico, sobre el funcional. Una tercera postura, es continuar con el modelo actual, manteniendo la autonomía de DIMAR, pero también su carácter militar y enfocarse en fortalecer las capacidades administrativas, técnicas y operativas en todos los sectores. Como se mencionó, DIMAR viene haciendo esfuerzos importantes en el marco de un nuevo modelo de gestión, centrado en la preocupación por disminuir cualquier aspecto que pueda ocasionar burocracia o corrupción. Pero también repensando su interacción con el usuario final y la situación real del marco normativo, nacional e internacional, del sector marítimo nacional.

El análisis de las opciones, el diagnóstico propuesto por los entrevistados y la realidad de la función pública en el país, pareciera indicar que el camino más adecuado es el de incorporar dentro de la ARC a la autoridad marítima y todos sus campos de acción, haciendo ajustes que optimicen su capacidad de operación. Por una parte, este modelo permite que la relación entre los encargados de la autoridad administrativa y la autoridad policiva, pase de ser interpersonal a institucional, fortaleciendo, como ya lo vimos, a ambas instituciones.

De otra parte, permite también pensar en cambios estructurales en la organización de ambas instituciones de cara al pos acuerdo. Estos cambios incluirían la posibilidad de centrar la atención de la autoridad marítima en temas relacionados con en el transporte marítimo, la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino, trasladando las funciones de investigación oceanográfica y el servicio hidrográfico a alguna otra dependencia de la ARC. Esta visión integral de la organización, está en perfecta armonía con los nuevos conceptos

19 Cátedra Colombia del señor Almirante Comandante de la Armada Nacional, llevada a cabo en la Escuela Superior de Guerra el 06 de octubre de 2017.

de seguridad humana, propuestos por Organización de Naciones Unidas (ONU), y de seguridad multidimensional, propuesta por la Organización de Estados Americanos (OEA).

Adicionalmente, mantener el carácter militar de la organización, en contravía de los opositores a este modelo, pareciera ser el mejor camino para contrarrestar los efectos de la burocracia y la corrupción que afectan transversalmente a la función pública en Colombia. La formación moral de los oficiales, suboficiales y personal no uniformado de la ARC ha sido prenda de garantía para el funcionamiento y buen nombre de la DIMAR, esto no ha de cambiar. A diferencia, se puede evidenciar que la autoridad fluvial e inclusive la autoridad aeronáutica, han sufrido de los efectos de politizar la autoridad, al llevarla a la esfera de la función pública civil del país. Evidentemente, una de las mayores objeciones a este modelo es el carácter militar de la entidad. Pero esto, en un país con limitaciones estructurales en su sector público, como lo es Colombia debe verse como una oportunidad. La curva de aprendizaje ha sido de más de 50 años desde cuando se recibieron en la práctica las capitánías de puerto y esa experiencia y conocimiento experto, no es fácilmente reemplazable, en el caso de un proceso de politización de la entidad. El personal de la ARC que ha tenido la responsabilidad de cumplir esta misión, ha demostrado con creces que lo ha hecho bien y no hay motivo para pensar que eso vaya a cambiar, por el contrario, todo parecería mostrar que tiende a mejorar. Con ello, se daría cabida a fortalecer también la capacidad para cumplir los compromisos internacionales que, en materia marítima, ha firmado el Estado colombiano y ampliar la capacidad de promover el desarrollo del sector marítimo en el país. Si bien, como ya se mencionó, cada modelo funciona para el contexto de cada país, este ya está en práctica en otras naciones de características similares a las de Colombia y es exitoso. En particular, Chile, Ecuador o Perú son muestra de ello.

4. REFLEXIONES FINALES

Como resulta evidente, agotar un tema de la complejidad del tema de la autoridad en el mar y su ejercicio, revisando la relación entre la ARC y la DIMAR, no es posible ni en un capítulo de un libro, ni en una sola investigación sobre el tema. Al concluir esta etapa de la investigación, quedan más preguntas de las que había cuando se inició la investigación. ¿Si bien el modelo parece claro, cómo debe ser esa implementación?, ¿Cómo enfrentar un entorno marítimo cambiante,

para que la planificación en los espacios acuáticos logre el balance entre conservación y desarrollo?, ¿cómo evaluar la administración de la zona costera en este modelo? o ¿cómo, bajo la premisa de que, solo se puede defender lo que se conoce, lograr la apropiación real del alto gobierno de su papel en la consolidación de un modelo de gestión que permita desarrollar los intereses marítimos del país en toda su extensión?

Igualmente, a modo de reflexión final, es conveniente revisar el alcance real de la autoridad en los ríos, lagunas y embalses incluyendo esa temática en la discusión sobre el modelo futuro de la autoridad marítima y su relación con la ARC. Lamentablemente, en el mismo periodo que se realizaba esta investigación, se presentó un accidente grave en el embalse de Guatapé, ocasionando la muerte de nueve personas. Este accidente, evidencia la problemática que aqueja al sector fluvial, producto de la constante reestructuración del Ministerio de Transporte que funge como autoridad fluvial. En las dos últimas décadas, el peso, tamaño y capacidad de la autoridad fluvial fue perdiendo protagonismo al interior de ese ministerio hasta llegar a ser lo que es hoy. Una entidad con muy poca presencia en el territorio y sin capacidad real de gestión.

Por ello, considerando que si bien hay algunas diferencias, el modo acuático es uno solo, surge la pregunta de si no es momento para que la autoridad que rige ese ambiente de operación se unifique y se optimice la capacidad técnica y operacional, sumando capacidades. El transporte que emplea el agua como medio, sea marítimo, fluvial o lacustre, se basa en principios muy similares, que abarca también la similitud de los riesgos de operar en el medio acuático. Siendo así, ante situaciones de crisis fiscal, el deber institucional es optimizar ese tipo de autoridad. Si a esto se le suma, que en la actualidad el país no cuenta como una autoridad portuaria como tal, se podría poner sobre la mesa la posibilidad que la Dimar, bajo el amparo de la ARC asumiera el rol de Autoridad de los Espacios Acuáticos y de la Zona Costera Nacional, lo que incluiría ambos temas de manera integral.

Referencias Bibliográficas

- Arendt, H. (1954). *What is Authority?*
- Bernal, R. (1989). *Código de Comercio colombiano*. Recuperado el 26 de Julio de 2017, de [archivos.juridicas.unam.mx](http://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/2/640/6.pdf): <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/2/640/6.pdf>
- Betancourt, Van Hemmen, Greco & Kenyon LLC. (s.f.). *The Barcelona Maritime Code of 1258*. Recuperado el 27 de Julio de 2017, de Admiralty & Maritime Law Guide. Historical Documents: <http://www.admiraltylawguide.com/documents/barcelona1258.html>
- Congreso de Colombia. (4 de Diciembre de 1873). *Código Fiscal*. Código Fiscal de Colombia. Bogotá, Cundinamarca, Colombia: Congreso de Colombia.
- Congreso de Colombia. (1931). *Ley 79 de 1931*. Recuperado el 27 de Julio de 2017, de Sistema Único de Información Normativa: <http://www.suin.gov.co/viewDocument.asp?id=1624878>
- Congreso de Colombia. (13 de Julio de 1931). *Ley 95 de 1931*. Recuperado el 27 de Julio de 2017, de Sistema Único de Información Normativa: www.suin-juriscol.gov.co
- Congreso de Colombia. (1951). *Decreto 120 de 1951*. Recuperado el 27 de Julio de 2017, de Sistema Único de Información Normativa: www.suin-juriscol.gov.co
- Congreso de Colombia. (29 de Julio de 2016). *Ley 1801 de 2016*. Recuperado el 23 de Agosto de 2017, de Policía Nacional de Colombia: www.policia.gov.co
- De las Carreras, A. (1999). Recuperado el 12 de Abril de 2017, de El derecho del mar en tiempos de paz: <http://200.16.86.50/digital/34/revistas/pi/delascarreras56.pdf>

- Estados Unidos de Colombia. (11 de Marzo de 1873). *Código de Comercio de 1873*. Recuperado el 26 de julio de 2017, de babel.hathitrust.org: <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=hvd.32044058862202;view=lup;seq=5>
- Frutos, I., & Antequera, G. (2017). *La Administración Marítima, alcance y dimensiones*. Instituto Español de Estudios Estratégicos. Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos.
- Guzman, J. (2002). *La Jurisdicción Marítima en Colombia*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Hershovitz, S. (Marzo de 2011). *The Role of Authority*. Philosophers' Imprint, 11(7), 1-19.
- Kropotkin, P. (Sin Fecha). *La ley y la autoridad*. En P. Kropotkin, *La ley y la autoridad*.
- Mahan, A. T. (1890). *El interés de Estados Unidos de América en el poderío marítimo*. Presente y futuro. (A. Amézquita, Trad.) Bogotá, Colombia: Editorial Unibiblos.
- Presidencia de la República de Colombia. (12 de Diciembre de 1968). *Decreto 495 de 1968*. Diario Oficial. Bogotá, Cundinamarca, Colombia: Diario Oficial.
- Presidencia de la República de Colombia. (23 de Junio de 1984). *Decreto Ley 2324 de 1984*. Diario Oficial. Bogotá, Cundinamarca, Colombia: Diario Oficial.
- Pulecio, G. (1984). *Colombia y su Organización Marítima Nacional (2 Edición ed.)*. Bogotá, Colombia: Ediciones Tercer Mundo.
- Reddie, J. (14 de January de 1841). *An historical view of the law of maritime commerce*. Edinburgh, Edinburgh, Reino Unido.
- Reino de España. (1793). *Ordenanzas Generales*. Madrid: Reino de España.
- República de Colombia. (1840). *Cuerpo de leyes de la República de Colombia 1821-1827*. Recuperado el 26 de Junio de 2017, de Play.google.com: <https://play.google.com/books/reader?id=2SVFAAAAYAAJ&printsec=frontcover&output=reader&hl=en&pg=GBS.PR1>

República de Colombia. (1979). *Decreto 1874 de 1979*. Recuperado el 26 de Julio de 2017, de Sistema Único de Información Normativa.

Román, E. (2000). *Análisis Histórico del Desarrollo Marítimo Colombiano*. Cartagena: Centro Editorial Fondo Rotatorio ARC.

Uribe, S., Rodríguez, M., & Osorio, L. (2016). *Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva*. (S. Uribe, Ed.) Bogotá: Ediciones Escuela Superior de Guerra.

CAPÍTULO IX

PODER NAVAL Y OPERACIONES DE PAZ EN COLOMBIA *

JOSÉ FERNANDO WIEDMAN ZABALETA¹
HENRY MANUEL VALLEJO RUBIANO²
SAMUEL RIVERA-PÁEZ³

*“Colombia ha tenido una exitosa experiencia en la lucha
contra el terrorismo, contra el narcotráfico, contra la
insurgencia, contra la delincuencia transnacional, y estamos
listos para compartirla con el mundo”.*

Doctor Juan Manuel Santos Calderón
Presidente de la República de Colombia (2010-2018).⁴

* Este capítulo es resultado del proyecto denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación” del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL123-247 en COLCIENCIAS y categorizado en “C” y se desarrolla en el marco del Programa de Maestría en Seguridad y Defensa de la Escuela Superior de Guerra.

- 1 Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, Magister en Seguridad y Defensa Nacional de la Escuela Superior de Guerra. Contacto: j_wiedmann@hotmail.es
- 2 Profesional en Ciencias Militares de la Escuela de Cadetes José María Córdoba, Especialista y Magister en Seguridad y Defensa Nacional de la Escuela Superior de Guerra. Investigador del Departamento de Estrategia de la Escuela Superior de Guerra. Contacto: vallejo@esdegue.mil.co
- 3 Doctor en Ciencias Sociales y Humanas de la Pontificia Universidad Javeriana. Magister en Economía del Medio Ambiente y los Recursos Naturales del programa Conjunto entre la Universidad de los Andes y la Universidad de Maryland, College Park, Estados Unidos. Docente-Investigador en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Oceanógrafo Físico y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval Almirante Padilla. Contacto: riveras@esdegue.mil.co
- 4 Alocución del señor Presidente de la República de Colombia en la cumbre de líderes sobre operaciones para la conservación de la Paz en el Cuartel General de la Organización de Naciones Unidas con sede en Nueva York – Estados Unidos de América (Septiembre del 2015).

Introducción

Las operaciones de paz que realiza la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y la posible participación de la Armada Nacional de Colombia (ARC) en ellas, como estrategia de proyección y cooperación internacional, son unos de los elementos más recientes de estudio en temas de poder naval en el país. Si bien, no hay uniformidad en relación con la conveniencia o no de la participación de la institución en este tipo de operaciones, en el marco del Planeamiento de Fuerza 2030 se destaca que: “dentro de su proyección, la Armada propende por lograr una interoperabilidad con armadas extranjeras, que le confiera las capacidades que se requieren para poder participar en operaciones multinacionales de paz y de ayuda humanitaria” (Comando Armada Nacional, 2012, pág. 19). Esto, como parte del vértice internacional en la estrategia “Pentagonal” concebida (Comando Armada Nacional, 2012). Se entiende a la institución, como herramienta para proyectar la representación del Estado ante organismos internacionales, a través del mantenimiento de la paz y la cooperación internacional, entre otros.

Cualquier mirada que se haga a la posibilidad que Colombia participe en Operaciones de Paz en el marco de la ONU o de cualquier otro organismo, implica hacer un ejercicio de retrospectiva donde las experiencias previas de la institución juegan un papel importante. Igualmente, es necesario revisar algunos de los factores que han influenciado el desarrollo institucional, en particular, el conflicto armado vivido en las últimas décadas y visualizar nuevas oportunidades que se dan a partir de los acuerdos con los grupos al margen de la ley.

Como lo expresa Letelier (2007) en su artículo “Doctrina Multinacional para la participación de las Fuerzas Armadas Latinoamericanas en Operaciones de Paz de Naciones Unidas”, al discutir sobre las capacidades por adquirir para las operaciones de paz, estas, (...) significan, a la vez, un gasto y una inversión de los recursos de defensa de los países participantes que buscan una retribución en términos tangibles (experiencia, capacitación, transferencia de tecnología) e intangibles (prestigio, altura estratégica, capacidad de disuasión, etc.) (Letelier, 2007).

Considerando lo anterior, se busca responder la pregunta sobre ¿cuáles son las capacidades, los retos, las limitaciones, los beneficios y oportunidades que tendría la Armada de Colombia al participar en operaciones de paz bajo el mandato de la ONU? De esta forma, se trata de

aportar al debate académico y al proceso de toma de decisiones sobre estos temas en algunas de las instituciones dedicadas a la seguridad y la defensa nacional. Siendo así, se ha dividido en cuatro acápites principales. En el primero, se habla del sistema ONU y se hacen las referencias necesarias a la participación de unidades de la ARC en operaciones multinacionales con la ONU o con otros organismos internacionales. Con ello, se pretende identificar elementos tácticos y estratégicos que se han venido empleando, y que se constituyen en capacidades adquiridas. En el segundo aparte, se aborda, mediante un estudio comparado, con las Armadas de Brasil, Chile y Argentina, cuáles de las capacidades, fortalezas y debilidades de estas instituciones sirven de punto de referencia, para llevar a cabo una buena participación por parte de la ARC en este tipo de operaciones y de esta forma, minimizar la posibilidad de fracaso o error. Se hace especial énfasis al hecho que si bien, las operaciones de mantenimiento de paz desarrolladas por ONU contemplan operaciones navales y fluviales, no son muchos los mandatos de la Organización que las han desplegado en el terreno. Esto último, es importante a la hora de conocer los aspectos que requiere este tipo de dispositivo, para evaluar a futuro la participación de la ARC en este tipo de operaciones. La tercera sección, discute el marco normativo para la participación de la institución en este tipo de operaciones. En el cuarto, se habla sobre las capacidades actuales de la ARC en función de las distintas oportunidades, beneficios y limitaciones que podría tener la institución y el país al participar en dichas operaciones de paz. Para ello, se incluyen aportes relevantes generados por expertos en el tema que apoyaron el desarrollo de esta investigación. Por último, en el quinto aparte, se hacen, a modo de conclusión, algunas reflexiones derivadas de este ejercicio, entre las que se destaca la importancia geopolítica del involucramiento en este tipo de operaciones, el posicionamiento internacional que brinda participar y los impactos positivos en materia de seguridad y defensa. Proponiendo que la ARC considere concretar su participación en las operaciones de paz direccionadas por la ONU.

La base metodológica de esta investigación es predominantemente cualitativa, y se basa en el estudio documental que permite conocer y definir elementos de análisis y descripción del caso colombiano en diálogo con las operaciones de paz. Igualmente, como ya se mencionó se hizo uso de entrevistas semiestructuradas realizadas de forma personal o por escrito para la recolección de información de expertos. A sus respuestas se les realizó análisis de contenido, con el fin de conocer un poco más sobre el tema en discusión.

Todas las experiencias presentadas en este trabajo muestran la importancia que tiene cumplir una misión colectiva en términos de seguridad y defensa de los denominados “bienes públicos globales”. El mantenimiento de la paz, la lucha contra el terrorismo, las crisis económicas, las epidemias, el cambio climático, la atención a los conflictos menores, la lucha contra el crimen organizado, la protección a las especies en peligro de extinción y la lucha contra la trata de blancas, son algunos de los más renombrados en materia de seguridad (Naim, 2013).

1. SISTEMA ONU Y ANTECEDENTES DE LA ARC EN OPERACIONES MULTINACIONALES

Considerando que la tesis principal de este escrito está relacionada con las implicaciones positivas que tiene para la institución participar en las operaciones de paz coordinadas y ejecutadas por fuerzas multinacionales de la ONU, es conveniente iniciar la discusión con la contextualización de la estructura, los tipos y los elementos relacionados con el mantenimiento de la paz promovidos por ONU, que guiarán la posible participación futura de la Armada Nacional en este tipo de operaciones.

El sistema de las Naciones Unidas se fundamenta en la carta de la organización firmada en 1945, que genera las bases de su constitución interna (ONU, 1945). La organización está compuesta por seis órganos principales⁵ y un grupo importante de entidades, programas, fondos, institutos de investigación, de capacitación y en general los organismos especializados que se establecieron para atender temas específicos de las Naciones Unidas (Hárleman, 2008, p. 12). Todos ellos, cuentan con estructuras rectoras, manuales de procedimientos y directrices individuales; así como, con presupuesto propio.

Los tipos de intervención que implementa la ONU en lo que se refiere a operaciones de paz están directamente relacionados con el nivel de confrontación y el tipo de conflicto armado que se está gestionando. Estos, pueden ser conflictos armados de carácter internacional, sin carácter internacional o internacionalizado, conforme lo indica la

⁵ Los seis órganos principales del sistema ONU son la Asamblea General, el Consejo de Seguridad, el Consejo Económico y Social, el Consejo de Administración Fiduciaria, la Corte Internacional de Justicia y la Secretaría.

profesora Paula Comellas (Clase N° 4 de DH y DIH). La figura 1 sirve para entender como el momento en que se encuentre el proceso político en que se encuentre una nación en conflicto, permitirá definir el tipo de intervención propuesto o el tipo de operación a ejecutar. Los momentos del proceso político están asociados a la iniciación e intensidad del conflicto, los momentos de transición y los alcanzados tras las firmas de cese al fuego entre actores combatientes. Cuando aún los conflictos no se han vuelto violentos, se identifica un primer momento del proceso caracterizado por acciones que buscan “prevención de conflictos”. Para ello, es pertinente aplicar la “diplomacia preventiva” buscando evitar el empleo de las armas y las consecuencias que esto genera.

Figura N° 1. Descripción de los tipos de operaciones de paz a implementar versus el proceso político en el marco de las Naciones Unidas



Fuente: Servicio Integrado de Capacitación de las Naciones Unidas (2009). Unidad 2 - parte 1, 1ª edición, p. 10.

En la siguiente etapa del proceso, cuando existe un enfrentamiento y se busca una solución negociada para terminar con el conflicto, hay cabida para el uso de dos tipos de acción específica, una acción diplomática encaminada a “establecer la paz” o el uso de la fuerza de la organización o de otras organizaciones aliadas con el fin de “imponer la paz”. En el caso de la primera, los procedimientos para el mandato se encuentran en el capítulo VI de la Carta de las Naciones Unidas (Organización de Naciones Unidas, 2017). Para el caso de la imposición, hay que remitirse al capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas (Organización de

Naciones Unidas, 2017) y a la decisión del Consejo de Seguridad.⁶ En el caso que se logren acuerdos de cese al fuego o transiciones a situaciones no violentas, la organización contempla la ejecución de “operaciones de mantenimiento de la paz”,⁷ que garanticen la estabilización de la situación y de “operaciones de consolidación”⁸ que traen consigo los beneficios de la vida en ambientes pacíficos.

Hárleman (2008) describe que las clases de operaciones de paz direccionadas por la ONU, son de despliegue preventivo, mantenimiento tradicional de paz, ayuda humanitaria y protección de operaciones humanitarias, ejecución de acuerdos amplios y globales, atenuación de conflictos, mantenimiento de paz mejorado y consolidación de la paz (2008, p. 48). Toda ellas, definen roles y capacidades enmarcados en la doctrina ONU, que deben ser cumplidas por todo el personal del Ejército y de Policía que pretenda hacer parte de sus diferentes tipos, clases y niveles de operaciones de paz. En los manuales para operaciones fluviales, fuerzas especiales, fuerzas de tarea marítimas, unidades aéreas y de ingenieros, emitidos en septiembre de 2015, se resumen en buena medida las obligaciones, procedimientos y requerimientos de formación y organización, necesarios para el alistamiento de estos componentes.

En cuanto a las experiencias de la ARC mencionadas anteriormente, se puede destacar como la de mayor importancia en el contexto de este capítulo, la participación de Colombia en la Guerra de Corea en el año de 1951, cuando se oficializó su participación con la Fragata Almirante Padilla⁹ (Urán, 1986, pág. 29). La Fuerza de Tarea Marítima implementada en esa ocasión es sin lugar a dudas el despliegue marítimo de mayor importancia

6 El principal órgano responsable para el mantenimiento de la paz y seguridad y que actúa de parte de todos los estados miembros es el Consejo de Seguridad. (Hárleman, 2008, pág. 51), quien emite una resolución (Mandato) por la cual se soporta operacional y administrativamente las operaciones de paz, las cuales deben estar sujetas bajo la tutela de ciertos principios universales. Principios Universales: Autorización, legitimidad, consentimiento, imparcialidad y neutralidad, unidad y uso de la fuerza.

7 En este tipo de operaciones, se incluye el despliegue de personal de Naciones Unidas, tanto civil como militar, al territorio en conflicto para supervisar por consenso de las partes, el cumplimiento del acuerdo de paz, el alto al fuego, la entrega de armas, la devolución de territorio, entre otros.

8 En este tipo de operaciones, se establecen las medidas que contribuyen con la reconstrucción de las instituciones que promueven y fortalecen la paz y, la interacción de las partes que estuvieron enfrentadas.

9 Este ofrecimiento fue realizado a través de un telegrama emitido por el departamento de Estado proveniente de Bogotá en el cual se confirmó por parte del presidente de ese entonces Laureano Gómez ante el Gobierno de los Estados Unidos de América.

bajo el mandato de las Naciones Unidas y en la práctica, la única ocasión en la que unidades de la Armada han operado bajo el mandato de la Organización como parte de una misión de paz.¹⁰ Las unidades de la ARC que participaron en esta fuerza internacional (Fragata ARC “Almirante Padilla” y ARC “Capitán Tono” y ARC “Almirante Brion” integraron la VI Flota Norteamericana, desarrollando deberes de patrullaje y escolta en aguas coreanas (Urán, 1986, págs. 30-37).

De igual forma la Armada Nacional ha ido adquiriendo más capacidades, experiencias y nuevos roles con nivel y estandarización internacional. En particular, hay que hacer referencia a las misiones de entrenamiento desarrolladas por buques de guerra de la ARC en operaciones marítimas multinacionales como es el caso de las operaciones “Unitas”. Colombia ha participado activamente en este tipo de ejercicios desde su creación en 1960 (Almirante Hayward, 1979). De hecho en el 2013 fungió como país anfitrión, convocando la participación de más de catorce Estados, empleando en esta ocasión Fragatas y Submarinos colombianos después de la modernización de los equipos militares de la ARC en el Plan Orión (Infodefensa.com, 2013). Este tipo de operaciones son generalmente direccionadas por los Estados Unidos de América con el fin de entrenar, capacitar y estandarizar las operaciones navales desarrolladas por las Armadas de los países participantes, en un teatro de operaciones marítimas del continente americano desde el mar Caribe hasta el Océano Pacífico y Atlántico. De igual forma, busca crear y mantener las alianzas estratégicas de la región mediante la interacción de las marinas de guerra de los países participantes (Salas, s.f.).

Otra operación multinacional de entrenamiento en la que la Armada colombiana participa es la operación Panamax. Este esfuerzo se creó en mayo del 2002 por expertos navales chilenos y estadounidenses, quienes bajo el liderazgo del Comando Sur de los Estados Unidos de América, estructuraron un plan para ejecutar una coalición multinacional en el caso que se necesitase garantizar la defensa y protección del canal de Panamá ante cualquier atentado terrorista (posterior a los ataques

10 En esta oportunidad Colombia pone bajo direccionamiento y responsabilidad de la ONU dentro del mando operativo de la VI Flota Norteamericana inicialmente un buque de guerra con toda su tripulación (170 hombres aproximadamente) aun desconociendo si se encontraba o no en condiciones logísticas para hacer frente ante tan significativo reto militar que iba desde el alistamiento del buque hasta el de su armamento, el combustible, los abastecimientos que esto generaría y la preparación en cuanto al idioma de la tripulación lo cual podría significar un obstáculo para ejercer una buena labor.

terroristas de Al-Qaeda en Nueva York). Este ejercicio se desarrolla con una periodicidad anual buscando promover la interoperabilidad entre unidades navales de las Armadas de las naciones con intereses críticos en el canal. En general, se entrena el desarrollo de misiones de monitoreo e interceptación de naves sospechosas que puedan representar una amenaza para el Canal de Panamá. Así mismo se realizan operaciones de seguridad marítima, terrestre, fluvial y aérea así como ejercicios de escritorio e inteligencia. Como se sabe, este canal, es una vía crítica para el comercio marítimo global y una de las piezas de infraestructura estratégica para el sistema económico mundial. Hoy, es considerado como el ejercicio multinacional de entrenamiento militar, más grande del mundo según el Contralmirante A.B. Cruz III, Segundo Comandante de las Fuerzas Navales del Comando Sur (Atenea, 2011).

Otro esfuerzo operacional de entrenamiento para interactuar en fuerzas multinacionales, en el que participa la ARC son los ejercicio Rimpac (Rim of the Pacific).¹¹ La Armada de Colombia inició su participación mediante observadores militares y posteriormente desde el año 2012 (marzo 07), participó con sus buques de guerra “ARC Almirante Padilla” y “ARC Antioquia” y el buque logístico “ARC Buenaventura” (Webinfomil.com, 2012).

No menos importante, ha sido la participación de la Armada Nacional en la operación multidimensional “Atalanta”¹² en el año 2015 sobre el Cuerno de África. Con esto, Colombia se convirtió en el primer país latinoamericano en enviar una embarcación de guerra a Somalia. (Villarejo, 2015). La armada de Colombia estuvo representada mediante el Buque patrullero oceánico (OPV-80) “ARC 7 de Agosto”. Con su participación, se ha evidenciado la voluntad operacional estratégica para involucrar a las Fuerzas Militares colombianas en la solución de

11 Este tipo de ejercicios navales, iniciaron en el año de 1971 y se realizan en el archipiélago Hawaiano bajo la dirección y organización de la Armada de los Estados Unidos de América con periodicidad de cada dos años. Primero se lleva a cabo la fase de puerto en donde se desarrolla toda la planeación y el reconocimiento del ejercicio. Después, se desarrolla la fase operacional, la cual incluye ejercicios de fuego real y maniobras de guerra naval dentro de los cuales se destaca la defensa aérea, la guerra anti submarina (ASW), la guerra anti superficie (ASuW), entre otros. Finalmente, se desarrolla una fase de escenario simulado, en donde las naciones participantes trabajan en fortalecer las habilidades marítimas en situaciones hostiles simuladas. (Webinfomil.com, 2012).

12 “Atalanta”, busca proteger a los buques del Programa Mundial de Alimentos y los adscritos a la misión de la ONU en Somalia AMISOM. (Cancelado, 2015, p. 161), esta operación multinacional se encontraba bajo el mandato de la Fuerza Naval de la Unión Europea –

conflictos asimétricos e irregulares (Niño, 2016, p. 92). Cabe resaltar, que esta operación multinacional es una iniciativa de la Unión Europea en respuesta a la Resolución 1816 de 2008 del Consejo de Seguridad de la ONU, donde se instaba a los países miembros a desarrollar acciones para contrarrestar la amenaza de piratería en la región. Se encuentra vigente desde el 8 de diciembre del año 2008 acuerdo a la Resolución de Acción Conjunta de la UE 851, teniendo como misión específica: la disuasión, prevención de los actos de piratería y robo a mano armada entre la Península Arábiga y las Seychelles, la protección de buques del programa mundial de alimentos de la Misión de la ONU en Somalia, monitorear las actividades de pesca en las costas somalíes y apoyar otros esfuerzos operacionales de la UE en temas de seguridad marítima y capacidad en la región (Real Instituto Elcano, 2011).

Adicional a la demostración de bandera hecha por la unidad de la ARC en la región, lo más importante de esta participación es la necesidad de someterse a procesos de evaluación y certificación, realizados con el Centro de Evaluación de la Flota de la ARC, así como por el Centro de Evaluación para el Combate de la Armada Española (Cevaco) y por el Centro de Entrenamiento de Interdicción Marítima (Nmiotc), con el fin de verificar las capacidades operacionales de la embarcación y las profesionales de su tripulación (Saumeth, 2015).

Antes de culminar la participación del buque colombiano en la operación Atalanta, el mismo buque OPV ARC “7 de Agosto” se unió a la fuerza de tarea que se encontraba en la operación “*Ocean Shield*”. Esta iniciativa, igualmente dedicada a la lucha contra la piratería desde 2009, es dirigida por la OTAN entre el golfo de Adén y el Cuerno de África (OTAN, 2014). Su mandato le ordena proporcionar escoltas navales y disuasión, al tiempo que aumenta la cooperación con otras operaciones contra la piratería en la zona con el fin de optimizar los esfuerzos y hacer frente a las tendencias y tácticas piratas en evolución. (Ministerio de Defensa de España, 2013).

EUNAVFOR, a través de la cual se realizaban maniobras marítimas de seguridad en las costas de Somalia, la península Arábiga y las Islas Seychelles.

2. LAS OPERACIONES NAVALES Y FLUVIALES EN LAS OPERACIONES DE MANTENIMIENTO DE PAZ DE LAS NACIONES UNIDAS

Las operaciones navales y fluviales dentro de las operaciones de mantenimiento de paz tuteladas por las Naciones Unidas, han sido parte de la evolución de las operaciones multinacionales de paz. Como ya se mencionó, uno de los primeros esfuerzos de este tipo (la Guerra de Corea) contó desde sus inicios con una Fuerza de Tarea Naval, con misiones específicas. Con el advenimiento de situaciones particulares que afectaban desde el mar las operaciones en tierra, las operaciones de segunda generación nuevamente dio espacio para la inclusión de medios navales y fluviales. En la actualidad, conforme a los conflictos y eventuales amenazas que cada vez son más cambiantes se da la sensación de inseguridad no solo en el territorio continental, sino también, en el marítimo (Calvo, 2004).

En general, los mandatos de las operaciones de paz, no han incluido el componente naval o de Infantería de Marina de manera específica. Sin embargo, diversos países si han hecho uso de estos componentes en diferentes escenarios. Respecto a lo primero, se debe destacar la Fuerza de Tarea Marítima de la Fuerza Provisional de las Naciones Unidas en el Líbano (FTM-UNIFIL por sus siglas en inglés) que fue establecida en el 2006 y se considera como la primera Fuerza de Tarea Naval que integra una misión de mantenimiento de la paz de la ONU¹³ desde la Guerra de Corea. En la actualidad la FTM-UNIFIL está compuesta por ocho buques de seis Estados diferentes. Su estado mayor se encuentra compuesto por oficiales y suboficiales de armadas de diversas naciones. Los Infantes de Marina realizan misiones de protección, escolta y como buzos de combate. En el componente naval se ha dispuesto permanentemente un buque de guerra tipo Fragata, dedicado a desarrollar tareas de interdicción marítima y control del mar, de manera genérica. Todo esto ha permitido mejoras en la seguridad de esa nación, aportando en el aumento del comercio marítimo entre los años 2012 y 2013 (Lima, 2016).

Otros ejemplos de participación de componentes navales o de infantería de marina se pueden observar en las operaciones de paz del

13 Según lo mencionado en su tesis por el CF. Jorge Lima S., la misión de la FPNUL es la de conducir operaciones de interdicción marítima y de vigilancia con el fin de apoyar la armada libanesa en el esfuerzo de impedir la entrada en Líbano de armas ilegales y asimismo cooperar con la capacitación de los miembros de la Armada de Líbano.

Congo (Unidades navales de Uruguay realizando patrullajes en el río) y en la operación de paz de Haití, donde nuevamente fuerzas navales uruguayas, desarrollaron acciones de patrullaje en aguas interiores y tropas de Infantería de Marina chilena tuvieron áreas de operación específica en tierra.

Es de resaltar que varios países de Suramérica como Brasil, Chile y Argentina le han dado un valor importante a las capacidades y roles de sus marinas de guerra, en este tipo de operaciones multinacionales. En el caso de Chile, este país ha introducido dentro de sus políticas públicas desde 1996 la incorporación de sus fuerzas militares a fuerzas multinacionales de paz bajo el mandato de la ONU (Calvo, 2004, p. 1). En la experiencia adquirida por la Armada argentina dentro de la participación en la operación en el Golfo de Fonseca (1990-1991), se destaca el empleo de sus unidades navales ligeras (lanchas rápidas) dentro de una operación de paz direccionada por la ONU. Esa operación fue la primera vez en que se emplearon estos medios, facilitando la navegación por las costas del Golfo de Fonseca y los ríos que desembocan en este. Esto, contribuyó al cumplimiento de la misión de ONU, al transporte de observadores militares, quienes tenían la responsabilidad de monitorear el área para verificar el cese del apoyo marítimo, que se daba tanto, a las fuerzas irregulares como a los movimientos insurreccionales (Paredes, 2002). Otra experiencia importante para las unidades de la Armada argentina fue la participación en la Fuerza de Interceptación Marítima (MIF) que operó en el Golfo Pérsico, Iraq, Kuwait, Omán y Arabia Saudita entre 1990 y 1991. Esta Fuerza se dio como resultado de la Resolución 665 del Consejo de Seguridad en donde se pidió a los miembros de las Naciones Unidas que aportaran fuerzas navales para ayudar a aplicar las sanciones comerciales derivadas de la invasión de Iraq a Kuwait. Trece naciones aportaron unidades navales que si bien inicialmente tenían como misión forzar las sanciones económicas impuestas a Irak, posteriormente, al iniciar la acción militar en el Golfo Pérsico, se concentraron en el patrullaje de costas y la protección de intereses costeros, escoltando o protegiendo a las fuerzas logísticas de combate.

Estas dos experiencias de la Armada argentina, relatadas por Paredes (2002), sirven como punto central para evaluar, a su vez, las experiencias que ha venido adquiriendo la Armada colombiana al participar en operaciones como Ocean Shield o Atalanta. Como se expresa en otro aparte del texto citado, (...) “Las armadas pertenecientes

a la OTAN, han demostrado ser las mejor preparadas cuando se ha debido improvisar alguna fuerza naval multinacional, especialmente cuando las estructuras de mando y control no han sido de mucha formalidad” (Paredes, 2002, p. 7), elemento de análisis clave para el desarrollo de este trabajo.

Respecto a las experiencias de la Armada de Brasil en operaciones de paz tuteladas por la ONU, está se remonta a 1947 como Estado-Miembro y fundador de este tipo de operaciones. Brasil, ha contribuido directamente con algo más de 30.000 militares y policías en operaciones de paz desarrolladas en África, América Central y el Caribe, Asia y Europa. En la actualidad hay cerca de 1.700 brasileños entre tropas, observadores militares y policías, desplegados en nueve misiones de paz de las 16 dirigidas por el Departamento de Operaciones de Paz de la ONU (DPKO), destacándose la participación en la Misión de Estabilización de las Naciones Unidas en Haití (Minustah) en la cual, ese país tiene asignado el mando del componente naval, militar. Como también ya se mencionó, Brasil tiene el mando del componente naval de la Fuerza de Tarea Marítima en el Líbano (Lima, 2016, p. 22).

En la Minustah, las tropas navales brasileras se han destacado desde el primer despliegue gracias al apoyo de medios navales desde Río de Janeiro (Brasil) hasta Puerto Príncipe (Haití) recorriendo un trayecto de 4.200 millas náuticas y transportando más de 3.000 toneladas de carga (Lima, 2016, p. 34).

3. MARCO NORMATIVO PARA LA PARTICIPACIÓN DE LA ARMADA NACIONAL EN LAS OPERACIONES DE PAZ DE LAS NACIONES UNIDAS

La Armada Nacional, a través de la historia del país, ha cumplido una función muy importante para la preservación de la paz y la soberanía. Su aporte, se evidencia con la protección de las costas marítimas, con la seguridad del tránsito fluvial y con la conservación de la integridad territorial. Por lo anterior, es claro que enmarca su accionar en torno a las necesidades del país y con la capacidad de adaptación para afrontar los riesgos y amenazas que atentan contra el Estado.

Dentro de este proceso, se ha incluido en las políticas de la institución un lineamiento estratégico que se enmarca con la nueva realidad nacional: adaptación al posacuerdo. Con el cual, se da paso a la

participación de los miembros de las Fuerzas Militares de Colombia (FF. MM.) en las operaciones de paz de la Organización de Naciones Unidas. Para abordar esta iniciativa de inserción internacional, se presenta la normatividad que reglamenta como el País puede participar en este tipo de operaciones así como también, la manera como la Armada Nacional se ha ido alineando a dicha proyección de País.

Por primera vez en Colombia, el programa del actual gobierno contempla la posibilidad de participar en misiones internacionales y de paz,¹⁴ decisión, derivada de la planeación estratégica que se debió diseñar para que el país asumiera un posacuerdo. De la misma manera, se contemplaron las capacidades y habilidades adquiridas por la Fuerza Pública para combatir el terrorismo y la insurgencia durante este largo periodo de conflicto interno, donde se pasó de ser un Estado receptor de ayuda internacional a ser un país exportador de conocimientos en seguridad y cooperación bilateral y multilateral, en defensa.

Para iniciar con el marco jurídico que faculta la participación de Colombia tanto en las operaciones de mantenimiento de paz como en la conformación de los organismos y grupos que puedan representar al país en estos escenarios, es preciso remitirse al preámbulo y a los artículos 1, 2, 9, 217, 224, 226 y 227 de la Constitución Política de Colombia como la norma de normas que rige al País. Amparado en este marco constitucional, el Gobierno Nacional firmó el 15 de febrero de 2015 un memorando de entendimiento con la Organización de las Naciones Unidas, relativo a las contribuciones al sistema de acuerdos de fuerzas de reserva de las Naciones Unidas para las operaciones de mantenimiento de la paz.¹⁵ Al

14 En la Ley 1753 de 9 de junio de 2015, Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país”, Según el artículo 126: Acuerdos de cooperación para misiones internacionales y operaciones de paz. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Defensa Nacional, en el marco del proceso de modernización de la Fuerza Pública, promoverá la celebración de acuerdos de cooperación internacional que permitan prestar y recibir asesoría, envío de personal y transferencia de equipos a otros países con el objeto de intercambiar experiencias, entrenamiento y capacitación, así como para la participación en misiones internacionales u operaciones de paz. Acuerdos sujetos al marco constitucional vigente y a las necesidades del país.

15 Acuerdo Marco entre las Naciones Unidas y el Gobierno de la República de Colombia, tiene como objetivo el establecer el marco para la contribución del gobierno de Colombia a las operaciones de mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas e identificar los recursos que el gobierno proporcionará a las operaciones. Teniendo en cuenta, que los recursos que recibe la Organización para el desarrollo de estas operaciones son personal y/o equipos. Es decir, unidades del Ejército, Navales, Aéreas y de Policía y el equipo que disponga el gobierno para la ejecución de la operación.

respecto, en el mes de julio de 2016 se aprueba la Ley 1794 con la cual entra en vigencia el Acuerdo suscrito entre el Gobierno de Colombia y la Organización de Naciones Unidas. Por medio de la Sentencia C-214/17, la Corte Constitucional declara exequible la Ley 1794 de 2016 y el Acuerdo Marco entre la República de Colombia y la Organización de Naciones Unidas. También hace parte del marco normativo, los objetivos estratégicos contemplados en la Política de Defensa y Seguridad para la Nueva Colombia, 2015-2018, definida por el Ministerio de Defensa. En especial, el objetivo número siete.¹⁶ El cual, hace énfasis en la alineación del accionar militar para cumplir la política exterior del gobierno.

En los documentos de planeación institucional, también se da cabida a diferentes enunciados al respecto. El documento más importante para el mediano y largo plazo institucional es el Plan Estratégico Militar 2030.¹⁷ En este documento, se dan las pautas para que la Armada Nacional determine las actividades necesarias para incorporar en sus funciones, la capacitación y formación para participar en las operaciones de mantenimiento de paz bajo la dirección de las Naciones Unidas. Igualmente, dentro del Plan Estratégico Naval 2015-2018 se contempla la participación de la ARC en operaciones de mantenimiento de paz bajo la dirección de las Naciones Unidas, incorporando las directrices emitidas por el Plan Nacional de Desarrollo 2014 - 2018 “Todos por un nuevo país”, contribuyendo con el objetivo de:

(...) Construir una Colombia en paz, equitativa y educada, en armonía con los propósitos del Gobierno Nacional, con los estándares de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), y con la visión de planificación de largo plazo prevista por la Agenda de Desarrollo post 2015 de las Naciones Unidas. (Comando Armada Nacional, 2016).

A su vez, contempla que la Armada Nacional será un referente de orden internacional en la lucha contra amenazas transnacionales. Por lo tanto, se faculta para participar en operaciones combinadas, misiones internacionales, jornadas multinacionales para el desarrollo, asistencia

16 Con el objetivo siete, se pretende: “Fortalecer la proyección internacional del Sector como participe de la Política Exterior establecida por el Gobierno, mediante una mayor cooperación bilateral, triangular y multilateral con los países aliados y estratégicos.

17 PEM 2030: Plan Estratégico Militar; se presentó en el año 2015 como: “el mapa de ruta que direcciona al país en materia de seguridad y defensa nacional y lo fortalece ante los cambios de los contextos estratégicos nacionales e internacionales” (Comando General Fuerzas Militares de Colombia, 2015)

humanitaria, atención de desastres y operaciones de paz. De igual forma, deberá profundizar las relaciones de cooperación militar con países y organismos de orden global. (p. 31)

En cuanto a la estrategia que asume la Armada Nacional para ejecutar la normatividad existente, se reconoce en este plan, a la Armada como una “herramienta esencial para el crecimiento y seguridad del país, instrumento fundamental de las relaciones internacionales del Estado y garante de la soberanía e integridad del territorio marítimo y fluvial”. (p. 5)

Dentro del capítulo 2.1 del PEN 2015-2018 se establece que dentro del Plan Nacional de Desarrollo el Gobierno nacional considera dentro del objetivo estratégico de proveer seguridad y defensa en el territorio nacional las siguientes estrategias y líneas de acción acordes con el marco normativo contemplado:

- Participación en “Operaciones Multidimensionales de Paz”, así como en operaciones combinadas de paz, seguridad, ayuda humanitaria y atención de desastres.
- Cooperación a terceros países bajo el esquema de “Cooperación Triangular” y participación en escenarios internacionales.
- Participación en ejercicios de entrenamiento e interoperabilidad y promover una mayor integración con Fuerzas Armadas de otros países y organizaciones internacionales.
- Conformación de un “Centro Integrado de Operaciones Multidimensionales de Paz”.

En un nivel inferior de planeación, en el Plan Estratégico de Educación Naval, 2012-2030 se contempla la modernización del plan de educación de la institución para ajustarlo con la realidad nacional y el contexto internacional. En este plan se integran los lineamientos expresados en la Planeamiento de Fuerza 2030 y el Plan Estratégico Naval 2015-2018, dentro de los cuales, además se definen las bases para articular la participación militar en escenarios internacionales, y estructuran la formación, necesaria, para cumplir con el perfil requerido por Naciones Unidas y finalmente, complementar las capacidades de la Fuerza Pública Nacional.

De igual forma, hace parte de este marco, el Mapa Estratégico 2016-2018 diseñado por la Jefatura de Instrucción y Entrenamiento

de la ARC (JINEN).¹⁸ A partir de este plan se identifica que el nuevo norte que toma la formación del personal de la institución se sustenta sobre la base de contribuir a la protección de la soberanía, la integridad territorial, la independencia nacional y el orden constitucional - intereses nacionales. Para lo cual se requiere adaptar el accionar militar y naval con las necesidades actuales del país y su entorno, sobre la base de la cooperación internacional y resaltar las capacidades investigativas y cognitivas del personal. (JefaturadeFormación, Instrucción y Educación Naval, Armada Nacional, 2016).

Con base en esta directriz, la Armada Nacional, en febrero 18 de 2016, emite la Disposición Numero 5 con la cual se modifica parcialmente la Disposición No 021 del 16 de diciembre de 2004 expedida por el Comandante de la Armada Nacional, en la cual se crea y se activa el Centro de Entrenamiento y Capacitación para Operaciones de Paz de la Armada Nacional (Cecopaz) (Comando Armada Nacional, 2016).

Vale la pena mencionar que, al interior del Ministerio de Defensa, igual existen otros centros de formación que contribuyen con la capacitación de los futuros miembros de las operaciones de mantenimiento de paz que lideran las Naciones Unidas. Para el caso del Ejército Nacional, en año 2011, tras la integración de la Escuela de Apoyo a Misiones Internacionales y la Escuela de Relaciones Civiles y Militares, nace la Escuela de Misiones Internacionales y Acción Integral¹⁹ (Escuela de Misiones Internacionales y Acción Integral - ESMAI, 2014). En el caso de la Fuerza Aérea Colombiana, a través, del plan de capacitaciones en Misiones de Paz cuenta con la Escuela de Postgrados y la Escuela de Operaciones Aéreas de Paz de la Fuerza Aérea Colombiana.²⁰ (Escuela de posgrados de la Fuerza Aerea Colombiana - EPFAC, 2017). El

18 Jefatura encargada de direccionar la formación de personal competente, íntegro, garante de los DD. HH., respetuoso y cumplidor de la ley, con capacidad de afrontar retos presentes y de escenarios futuros y de pos acuerdo, en cumplimiento de la misión constitucional de la entidad. (JefaturadeFormación, Instrucción y Educación Naval, Armada Nacional, 2016).

19 La misión, con la cual se estableció el centro fue capacitar, instruir, entrenar y especializar los miembros de la Fuerza Pública y el personal civil, con el fin de garantizar la calidad de la participación de tropas desplegadas de misiones internacionales, operaciones de paz y acción integral, logrando un desempeño profesional y eficaz que permita posicionar las Fuerzas Armadas de Colombia en el ámbito internacional. (Escuela de Misiones Internacionales y Acción Integral - ESMAI, 2014).

20 “El curso tiene como objetivo capacitar al personal de Oficiales y Suboficiales en tres temáticas: Curso Básico de Operaciones de Paz, Curso de Perspectiva de Género en Operaciones de Paz y Curso de Operaciones Aéreas para Misiones de Paz”.

Comando General, mediante la Disposición No. 039 del 05 de diciembre de 2016, creo del Centro Conjunto de Entrenamiento para Misiones Internacionales y Operaciones de Paz (Disposicion, 2016). Por último, la Policía Nacional estableció igualmente la Escuela Internacional del Uso de la Fuerza Policial para la Paz “Brigadier General Jaime Ramírez Gómez” - CENOP (Policía Nacional de Colombia, 2017). Todos han sido creados de manera independiente siguiendo políticas institucionales, creando redundancia y, en cierta forma, duplicidad de esfuerzos. El país debería contar con exclusivamente un centro para todas las fuerzas.

4. CAPACIDADES, OPORTUNIDADES, BENEFICIOS Y LIMITACIONES DE LA ARMADA NACIONAL DE COLOMBIA PARA PARTICIPAR EN OPERACIONES DE PAZ

Dentro de las capacidades existentes en la Armada Nacional para hacer frente ante los retos y proyecciones derivadas de la participación con sus medios navales y de infantería de marina, en operaciones multinacionales de paz direccionadas por la ONU, se destaca como principal componente, el recurso humano que integra la institución. La experiencia de los hombres y mujeres en situaciones operacionales y administrativas relacionadas con el conflicto armado interno garantiza un alto nivel de entrenamiento y demuestra una postura profesional, caracterizada por disciplina, dedicación, compromiso y vocación de servicio. La mejor prueba de todo esto, es que a pesar de las limitaciones operacionales y logísticas que han caracterizado a la Fuerza Pública en el país, se logró hacer frente a una amenaza cambiante y fortalecida por el financiamiento del narcotráfico.

Al cuestionar sobre ¿Qué tipo de amenazas podría llegar a combatir la ARC de manera eficiente y eficaz en un escenario internacional? Casi todos los expertos coinciden en que conforme a las actuales capacidades y la experiencia que ha adquirido la ARC dentro de la permanente lucha contra el terrorismo y el narcotráfico, se podrían suplir toda clase de amenazas presentadas en cualquier parte del mundo en donde los riesgos son muy similares a los aquí vividos. Cabe resaltar el aporte suministrado por el señor CF Jorge Lima quien al haber estudiado detalladamente la ARC y al tener claras muchas de las amenazas que se presentan en las diferentes operaciones de paz para las cuales se emplea la Marina de Guerra como lo ha hecho Brasil, comparte por consiguiente las percepciones más relevantes al respecto.

La Infantería de Marina puede ser eficaz en el control de grupos criminales que atentan los procesos de estabilización. Los medios navales, con experiencia en la lucha contra el narcotráfico, pueden emplearse en misiones de interdicción marítima (caso de la FTM-UNIFIL), y la cultura de respeto a los DDHH, y las diversas iniciativas desarrolladas por ARC en términos de Acción Integral y de Ayuda Humanitaria, serían capacidades de gran valor en el contexto de una operación de mantenimiento de paz, donde el “Centro de Gravedad” siempre será el respeto y el bienestar de la población local (CF. Lima, 2017).

De hecho, hay que recordar que los componentes especializados son de alto valor para las Naciones Unidas y la ARC tiene grandes posibilidades en este tipo de unidades. La amenaza del narcotráfico ha permitido que componentes de la dimensión del Cuerpo de Guardacostas de la ARC, además de desarrollar una permanente y acertada labor en las misiones de seguridad marítima integral, también hayan logrado fortalecer sus capacidades para enfrentar las cambiantes estrategias en el tráfico de narcóticos.²¹ Esta evolución, ha tenido que ser combatida a través de estrategias como “Cerrando Espacios”, posteriormente denominada la “Red Naval” y la creación del Centro de Análisis Internacional Marítimo contra el Narcotráfico (Cimcon), (DICOD, 2015). Este tipo de capacidades, se adaptan muy bien a aquellas que se requieren en el marco de una operación de paz, cuando de contener el tráfico de armas se refiere.

No se puede olvidar, que las mismas estrategias que se emplean para el tráfico de drogas, se emplea para otros delitos, como el tráfico de personas, el contrabando de mercancías y el tráfico de armas. Por otra parte, la experiencia obtenida por parte de los pilotos navales de la ARC, en el transporte de personal, material y equipo en situaciones de crisis (Guerra irregular), les ha permitido lograr y adquirir un alto nivel de entrenamiento y capacidad para afrontar diferentes situaciones y contingencias operacionales. En el mundo, son pocos los pilotos que tienen experiencia en situaciones reales, lo cual les permite estar

21 Las modalidades del narcotráfico en Colombia han evolucionado desde el empleo de lanchas rápidas tipo Go-Fast posteriormente el empleo de barcos pesqueros y un tipo de lanchas rápidas superiores a las Go-fast, seguido del diseño y fabricación de en embarcaciones semi sumergibles y posteriormente, aunque con menos intensidad embarcaciones completamente sumergibles y por último emplean alijos de narcóticos que son transportados en forma coordinada por varios actores y medios que son dejado en medio del océano para que otro actor los recoja y continúe el tráfico ilícito, haciendo de esta forma cada vez más difícil su neutralización.

a la vanguardia de afrontar el reto de cualquier tipo de operación multinacional de paz.

También, a causa del conflicto interno, existen especialistas en asuntos de salud quienes han tenido que desarrollar competencias específicas de gran valor para este tipo de operaciones. Es claro, que cuentan con el entrenamiento y la experiencia para afrontar situaciones de crisis con personal herido en medio de un combate dentro de una guerra irregular, así como también tienen la capacidad para desenvolverse en el manejo de crisis y traumas generados por campos minados, asistencia psicológica a personal afectado por un secuestro, tortura, masacres familiares, atentados terroristas, ataques y tomas a unidades militares, etc. Toda esta experiencia, resulta necesaria ante la dinámica de los conflictos asimétricos que tratan de resolver las operaciones de paz de ONU en los diferentes lugares del mundo. Las crisis humanitarias que se deben atender por la organización, requieren de personal de la salud altamente especializado y con competencias para trabajar bajo el estrés de la confrontación.

Por su parte, el personal de Infantería de Marina ha logrado en el ámbito fluvial y terrestre (costero) una vasta experiencia operacional y de reacción ante una amenaza hostil al tener que enfrentar amenazas asimétricas, que han llegado a emplear armas no convencionales (minas antipersona y sombreros chinos) para negar la libre navegación fluvial, afectar a la población civil o a las fuerzas del orden que patrullan las costas del país o navegan sobre los principales ríos navegables del mismo. La capacidad de desminado adquirida por la institución, podría ser de gran utilidad y servicio en cualquier operación de mantenimiento de paz. Por último, en la perspectiva operacional, la experiencia de las unidades de superficie (buques) y de submarinos mediante la cual, como se dijo anteriormente, se han logrado avances significativos en el nivel de operatividad y entrenamiento bajo los estándares internacionales como la OTAN, la ONU y Unión Europea, permitiendo con esto tener la capacidad de afrontar cualquier amenaza en un ambiente nacional como internacional.

En el ámbito administrativo, si bien se requiere un entrenamiento especial en procesos y procedimientos logísticos de ONU, el personal que trabaja en el campo de la administración de recursos y la logística, ha debido aprender a solucionar problemas de abastecimiento, mantenimiento y suministro de gran envergadura, no muy diferentes a los protocolos y procedimientos administrativos y logísticos de la doctrina

ONU. De esta forma, conformar Estados Mayores u ocupar posiciones logísticas no se constituye en una limitante.

Para el mejor alistamiento de este personal, la Armada de Colombia cuenta con el Centro de Entrenamiento y Capacitación para Operaciones de Paz (Cencopaz),²² asociado con el Instituto para el Entrenamiento en Operaciones de Paz (POTI por sus siglas en inglés). Se encuentra ubicado en las instalaciones de la Base de Entrenamiento de Infantería de Marina con sede en el municipio de Coveñas, Sucre (Colombia), desde donde se realiza la capacitación en materia de operaciones de paz a todo el personal propuesto por el Comando General de las Fuerzas Militares proyectado a participar en las futuras operaciones de paz de la ONU (Teniente Coronel Zapata, 2016).

Ahora bien, ¿cuáles serían los posibles beneficios y oportunidades que este tipo de participaciones le podría representar a la ARC, a las FF.MM. y al país? En general, se pueden relacionar beneficios tangibles e intangibles derivados de las experiencias previas en operaciones multinacionales y multilaterales. Entre las tangibles, está por ejemplo, la adquisición de buques de guerra. En particular, el ARC Nariño (García, 2013), fue donado por el Gobierno de Corea en agradecimiento a la participación de Colombia en la guerra que se libró en esa región en la década de los 50s. También, la participación en este tipo de operaciones ha significado, la adquisición de nuevos equipos y nuevas tecnologías dentro de los medios navales para todas las plataformas operativas de la institución.

Entre los beneficios intangibles, es necesario recalcar nuevamente la adquisición de nuevas experiencias para los integrantes de la Armada que han participado en ese tipo de operaciones, la consolidación de alianzas estratégicas que favorecen tanto a la institución como al país,²³ y la facilitación de procesos de intercambio internacional que han promovido intercambios de carácter comercial (tratados de libre comercio), intelectual (capacitación) y de productos para el sector defensa

22 Este centro de entrenamiento y capacitación conjunto, cuenta con diez diferentes programas académicos, destacándose los cursos de observadores militares y básicos soldados ONU, Curso de Oficial de Estado Mayor, Curso de Logística avanzada ONU, Curso de Género en Operaciones de Mantenimiento de Paz, Curso de Evaluación del Entorno, Curso de Policía de Naciones Unidas, Curso Instructor ONU, Curso de Corresponsal de Guerra y Habilidades (Inglés) de la ONU. La doctrina suministrada por este centro de entrenamiento y capacitación se encuentra bajo los parámetros de la doctrina ONU.

23 La intervención de Colombia en la Guerra de Corea, le representó al país, beneficios de los órdenes económico, social y en especial militar, consolidando dos aliados importantes. Por un lado, los Estados Unidos de América y por otro, la República de Corea del Sur. (García, 1997, pág. 140).

(material bélico y de movilidad). En forma genérica, al nivel personal, el intercambio con fuerzas militares de países con democracias más consolidadas, aporta para que los oficiales y suboficiales colombianos, no solo mejoren sus estándares operacionales, sino que reconozcan, mejores prácticas en diferentes situaciones operacionales y administrativas.

Debe recordarse, que al incorporarse al sistema de operaciones de paz de la ONU, el país potencializa a sus fuerzas armadas en términos de experiencia, entrenamiento y profesionalismo y además contribuye al posicionamiento geopolítico de Colombia para que esta sea una potencia regional secundaria (Ardila, 2012). Lo anterior haciendo referencia al contexto de “potencia” conforme lo reconoce Nolte (2006) cuando afirma;

(...) potencia es un referente geopolítico que incluye aspectos militares, políticos y económicos, el cual hace alusión a un conjunto de países y a su jerarquización en el sistema internacional. Su diferenciación radica en la capacidad de proyectar su poder militar en diferentes regiones del mundo y en la posibilidad de ejercer su influencia política en forma global (2006).

Muchos de estos elementos surgieron en las entrevistas con los expertos consultados. La gran mayoría fue congruente en manifestar que se generan muchísimos beneficios tanto para la institución (ARC) como para el país, especialmente en el ámbito económico, en el aumento y fortalecimiento de capacidades militares y en el posicionamiento político. Como lo destaca puntualmente el señor Teniente Coronel de Infantería de Marina Jaime Zambrano²⁴ (2017), “así mismo al interior de las fuerzas, se incrementaría el comportamiento sistémico y la estandarización de procedimientos y equipo al interactuar con otros países que cuentan con altos estándares de entrenamiento, conocimiento, tecnología y capacidad, generando una sinergia y optimización de los medios para operar de manera integral, conjunta y adaptable”.

Vale la pena traer a colación lo contemplado por el señor Capitán de Fragata Jorge Lima,²⁵ de la Marina de Guerra de Brasil, quien al compartir su experiencia en este tipo de operaciones, en misiones como

24 TCCIM Jaime Zambrano, Oficial ONU dentro del Cuartel General de Nueva York (USA), labora para la Oficina de Planeación Integral Estratégica del Departamento de Operaciones de Mantenimiento de Paz ONU (DPKO), como Focal Point Officer de las Misiones de Paz de Liberia (UNMIL) y Kosovo (UNMIK) y como cargo adicional, es el líder del Caso “Ucrania” y del Caso “Afganistán” como misión responsable de las Naciones Unidas.

25 Capitán de Fragata de la Marina de Guerra de Brasil, Jorge Ferrari Lima Soares. Oficial instructor invitado a la Escuela Superior de Guerra del CGFM de Colombia 2017. Magister

Minustah, plantea que:

(...) La participación de ARC en este tipo de operaciones generaría excelentes resultados en lo que se refiere al adiestramiento del personal de los buques, actualización y estandarización de procedimientos operacionales (estándares OTAN) y en el aumento de la motivación del personal involucrado. Además, saliendo del nivel táctico-operativo y pensando en términos político-estratégicos, la ARC estaría poniendo en práctica una de las tareas más importantes normalmente desempeñadas por las marinas de todo el mundo, que es la Diplomacia Naval (CF. Lima, 2017).

En cuanto a las limitaciones, la ARC y en general el Estado colombiano, antes de incursionar en las operaciones de paz ONU, tendrá que afrontar, los antagonismos de muchos sectores que establecerán razones diversas para impedir que los soldados de tierra, mar y aire salgan a enfrentar enemigos y conflictos de otras naciones. Si bien es cierto que, en Colombia la demanda de las capacidades militares para la seguridad y la defensa continúa siendo significativa, por la existencia de algunas “amenazas irregulares” (Cancelado, 2015, pág. 157), esto no se constituye en un impedimento para que un porcentaje reducido del recurso humano, los medios y los equipos existentes, se dispongan para participar en este tipo de operaciones. Es claro, que la situación de violencia y la presencia de grupos armados organizados (GAO) remanentes en el país son aún una amenaza que todavía pone en riesgo el territorio marítimo, terrestre y fluvial de nuestro país, por lo que es necesario mantener una actitud ofensiva en contra de dichas amenazas. Para esto, es evidentemente necesario mantener un número significativo de militares que continúen realizando su misión en el orden local.

Las posturas de los expertos interrogados en este sentido reflejaron mayor variedad de puntos de vista. Esto, se puede relacionar con la variedad de cargos y relaciones con la ARC. En particular, dos respuestas aportan desde la experiencia concreta (TC Zambrano) y desde falencias y limitaciones percibidas desde el interior de la institución (TC José Cantillo²⁶), quienes se complementan expresando:

en Seguridad y Defensa Nacionales de la ESDEGUE.

26 Teniente Coronel de Infantería de Marina José Domingo Cantillo es el Comandante del Centro de Entrenamiento y Capacitación en Operaciones de Paz (CENCOPAZ) Coveñas (Sucre).

En la institución, existe una falencia muy grande al interior en relación con el personal que la conforma. Esta es el poco dominio de una segunda lengua, que por lo general dentro de la ONU podría ser más el francés que el inglés en razón a las operaciones en África, que es donde más se interactúa. De igual forma, se requiere un soporte logístico superior al ya existente, primero que todo para designar un oficial (agregado naval o adjunto militar) en el Cuartel General de la ONU (Nueva York) de tal forma que sea esta persona la encargada de asesorar idóneamente al Secretario General y al Consejo de Seguridad de la ONU en todos los asuntos relacionados con el empleo del personal y medios navales en las operaciones de paz existentes. Segundo, un soporte logístico para conformar y mantener una Jefatura encargada de los asuntos internacionales que supla la demanda requerida por la ONU y permita mantener el personal asignado y su respectivo relevo en un alto nivel de capacitación y entrenamiento y tercero para cubrir todas las clases requeridas para un despliegue inicial. (TCCIM. Cantillo, 2017).

Ante el interrogante sobre ¿quiénes podrían ser los antagonistas dentro del proyecto de participación de la ARC en operaciones de paz y bajo qué argumentos podrían estropear dicho proyecto? Es claro que no hay una postura homogénea ni precisa. Por una parte, la competencia entre las Fuerzas, puede generar una situación de difícil manejo. La competencia por recursos hace que las operaciones de paz sean una posibilidad cierta tanto para la ARC, como para el EJC y la FAC. De otra parte, no son claros los mecanismos por los que el poder político terminé apoyando estas iniciativas. De hecho, muchos sectores políticos podrían oponerse aduciendo diversas razones políticas, sociales económicas, e incluso morales. Igualmente, no se puede despreciar que intereses de algunos países vecinos, también pone en evidencia la necesidad de acotar que en el sistema internacional siempre habrán intereses de por medio y un avance en los potenciales del país vecino representan una posible amenaza para la defensa y seguridad nacional propia por lo que habrá terceros que tratarán de competir por esa participación (Reis, 2013, p. 27).

Sobre los roles y capacidades a cubrir por la Armada Nacional de Colombia en la participación de futuras Operaciones de Paz, los expertos entrevistados consideran que, en general, la ARC puede hacer parte perfectamente de muchos de los roles desarrollados por el DPKO que van desde la conformación de un contingente de infantería de marina como fuerza expedicionaria, hasta la integración de observadores militares y oficiales del estado mayor (Staff ONU). (TC. (RA) Becerra, 2017). Vale la

pena resaltar el aporte del señor Gonzalo Ramos quien frente a su vasta experiencia y tiempo de servicio dentro de la ONU permite confirmar una alta gama de roles que podría desempeñar las unidades y tropas de la ARC al interior de la organización.

La ARC podría asistir en operaciones de paz con interdicciones marítimas, operaciones de búsqueda y rescate, atención de emergencias, atención en desastres naturales y operaciones de defensa convencional contra amenazas terroristas, piratería y de narcotráfico y transporte logístico y humanitario. Fortalecer la interoperabilidad de misiones de paz, ampliando capacidades de vigilancia y detección a larga distancia, enviar oficiales o tropas para participar en contingentes para operaciones de control de cursos, espejos de agua y accesos marítimos, puertos, participación de contingentes para operaciones de movimiento logístico, participación de Observadores Militares para misiones de DPKO y DPA como observadores miembros de un equipo, participación de Observadores Militares para misiones de DPKO y DPA como miembros de estado mayor incluido Senior Military Observer, participación de Oficiales en el UNHQ (Cuartel General de la ONU) como oficiales de enlace, participación de Oficiales en el UNHQ como oficiales de estado mayor, o de coordinación civil-militar, participación de Oficiales en misiones DPKO/DPA en varias funciones incluido Force Commander (Ramos, 2017).

5. A MODO DE CIERRE

Un elemento clave en estas consideraciones tienen que ver con el enfoque geopolítico que tiene la estrategia nacional de seguridad y defensa. Como lo ha expresado en repetidas ocasiones el presidente Santos, el Gobierno colombiano desea utilizar la posición geográfica del país y la experiencia en conflictos armados para liderar procesos de consolidación de paz, seguridad y defensa nacional, regional e internacional. Esto, muestra una alta correlación con lo expuesto por Kaplan (2013) al afirmar que, (...) cualquier Estado puede explicar su posición en el juego de poder actual por el lugar que ocupa en el globo y en cómo esta ha afectado su desarrollo”.

Es claro que la participación de la ARC en las operaciones de paz podría generar una diplomacia preventiva que contribuye a la política de seguridad nacional y a la política de relaciones exteriores del país. Colombia, a partir de su experiencia en la resolución de su propio conflicto, su implementación, y el apoyo internacional que encabeza

la ONU, tiene elementos importantes para aportar al mundo. Como lo señala Fisas (2006), la diplomacia preventiva, al establecimiento de la paz y al mantenimiento de la misma son esenciales en la implementación de un programa de paz en el ámbito de la ONU.

El posicionamiento geoestratégico y el proceso operacional, que ha realizado la ARC en los últimos años al interactuar con marinas de guerra de otros países en ejercicios navales de carácter internacional y las experiencias adquiridas en operaciones multilaterales y de organismos internacionales como la ONU o la OTAN, le han ayudado a visualizar la proyección y el enrutamiento de su principal meta estratégica establecida en su Plan 2030 como lo es la de llegar a ser una Armada mediana de proyección regional. Esto implica, evaluar las capacidades y el potencial con el que cuenta para iniciar una buena labor para las Naciones Unidas conforme a lo pactado en el acuerdo marco y la Ley 1794 del 11 de junio de 2016 antes mencionada. (Colombia, Congreso de la República. Ley 1794 - 2016).

Se debe considerar ante todo que estas participaciones representan, además, una forma de proyectar y posicionar al país en el ámbito internacional reconociendo en los términos de Joseph Nye, la existencia de nuevos actores, como los organismos internacionales, las asociaciones y agremiaciones que deben a su vez, atender nuevas y fortalecidas amenazas que permean las fronteras, debilitan el poder y la fuerza de los Estados (Restrepo, 2013).

Como bien se pudo inferir del estudio comparado realizado a las armadas de Argentina, Chile y Brasil, la participación en operaciones de paz de ONU, es altamente benéfica. Todos estos países lograron resultados y experiencias positivas al participar en estas. La Armada de Colombia tiene de ahora en adelante un gran reto por cumplir, de tal forma que a corto plazo pueda no solo continuar realizando operaciones multilaterales como las realizadas en el Cuerno de África direccionadas por la Unión Europea y la OTAN, sino también incursionar en las operaciones de paz de la ONU especialmente aquellas que requieren de fuerzas de tarea marítima como la Fuerza Provisional de las Naciones Unidas en el Líbano (Fpnul) (Organización de Naciones Unidas, 2017).

Por esto, teniendo en cuenta las capacidades, medios y roles con los que cuenta actualmente la ARC, sumada con la proyección estratégica

antes mencionada y las iniciativas previstas en los Planes Orión,²⁷ Plan Puente²⁸ y Plan Faro,²⁹ (Webinfomil.com, 2016) es posible que, la institución pueda participar efectiva y eficientemente en cualquier operación de mantenimiento de paz que se desarrolle bajo el mandato de la ONU.

Sin embargo, como se señaló por varios de los expertos indagados, la ARC debe fortalecer la capacitación de sus tripulantes en el dominio de un segundo idioma, inglés o francés, de forma tal que pueda cumplir con los estándares básicos requeridos para interactuar en los diferentes escenarios internacionales en los que actúa la ONU.

27 Plan Orión: Recuperación y repotenciación de las capacidades estratégicas de la Marina en sus Flotas de Superficie y de Submarinos.

28 Plan Puente: Sostener los roles de la ARC y recuperar las capacidades.

29 Plan Faro: Renovar las capacidades de la ARC por medios propios.

Referencias Bibliográficas

- Acuerdo Marco entre las Naciones Unidas y el Gobierno de la República de Colombia relativo a las contribuciones al sistema de acuerdos de fuerzas de reserva de las Naciones Unidas para las Operaciones de mantenimiento de la paz, Ley 1794 (Congreso de la República 11 de Julio de 2016).
- Almirante Hayward, T. J. (Julio de 1979). UNITAS XX. *Revista de Guerra de Superficie*, 4.
- Ardila, M. (18 de Septiembre de 2012). “Potencia regional secundaria en definición: Colombia entre Sur y Centroamérica”. En M. A. Ardila. Recuperado el 20 de Mayo de 2017
- Atenea. (21 de Septiembre de 2011). *Seguridad Colectiva y Defensa Nacional - “El ejercicio multinacional de entrenamiento militar más grande del mundo”*. Revista de Prensa - Noticias. Recuperado el 3 de Junio de 2017, de http://www.belt.es/noticiasmdb/home2_noticias.asp?id=12712
- Calvo, A. C. (Abril de 2004). *www.revistamarina.cl*. Recuperado el 3 de Junio de 2017, de <http://revistamarina.cl/revistas/2004/4/campos.pdf>
- Cancelado, H. (2015). *www.s3.amazonaws.com*. Recuperado el 24 de Mayo de 2017, de www.s3.amazonaws.com/academia.edu/documents/46571501/la_politica_exterios_colombiana_en_el_marco_del_posconflicto.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1495676046&Signature=BUdk5zPtM5n90jprLBBxo7SAUYE%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DColombia_Venezuela_y_Ecuador_cooperacion.pdf#page=156
- CF. Lima, J. F. (2017). Entrevista semi estructurada sobre oportunidades, limitaciones, capacidades y roles de la ARC para participar en Operaciones de Paz ONU. En J. CC. Wiedman (Ed.). Bogotá - Colombia: Entrevista personalizada ESDEGUE.

- Colombia, C. d. (11 de Julio de 2016). *www.suin.juriscol.gov.co*. Recuperado el 24 de Mayo de 2017, de [http://www.suin-juriscol.gov.co/clp/contenidos.dll/Leyes/30021683?fn=document-frame.htm\\$f=templates\\$3.0](http://www.suin-juriscol.gov.co/clp/contenidos.dll/Leyes/30021683?fn=document-frame.htm$f=templates$3.0)
- Comando Armada Nacional. (Julio de 2012). *Planeamiento de Fuerza Armada Nacional 2030*. Bogotá.
- Comando Armada Nacional. (2015). *Plan Estratégico Naval 2015-2018 (Armada Nacional ed.)*. Bogotá, Colombia.
- Comando Armada Nacional. (18 de Febrero de 2016). *Disposición No 5, Por el cual se modifica parcialmente la Disposición No 021 del 16 de Diciembre de 2004 y se crea el CENCOPAZ*. Disposición N°5, Bogotá.
- Comando General Fuerzas Militares de Colombia. (2015). *Plan Estratégico Militar 2030 - PEM 2030*. Planeación Estratégica y transformación. Bogotá, D. C.: Comado General.
- DICOD, A. N. (Abril de 2015). *www.cimcon.armada.mil.co*. Recuperado el 4 de Junio de 2017, de http://cimcon.armada.mil.co/sites/default/files/PRESENTACION%CC%81N%20DIRECCION%20C3%93N%20CONTRA%20LAS%20DROGAS%20ARC_1.pdf
- Disposición, Número 039 (Comando General 05 de Diciembre de 2016).
- Escuela de Misiones Internacionales y Acción Integral - ESMAI. (1 de Febrero de 2014). *Reseña Histórica del ESMAI*. Obtenido de Reseña Histórica del ESMAI Web Site: <http://esmai.mil.co/?idcategoria=321550>
- Escuela de posgrados de la Fuerza Aerea Colombiana - EPFAC. (20 de Febrero de 2017). *Capacitación de Operaciones de Paz: EPFAC*. Obtenido de EPFAC Web Site: <https://www.epfac.edu.co/capacitacion-de-operaciones-de-paz>
- Fisas, V. (2006). *Cultura de Paz y Gestión de Conflictos (UNESCO ed.)*. (F. M. Zaragoza, Ed.) España: Icaria / Antrazyt .
- García, P. (1997). *La dimensión transpacífica de la política exterior colombiana*. (L. d. HA Fazio Vengoa, Ed.) Bogotá, Cundinamarca, Colombia: Siglo del Hombre IEPRI, Universidad Nacional.

- García, R. (2013). *www.webinfomil.com*. Recuperado el 4 de Junio de 2017, de <http://www.webinfomil.com/2013/05/corea-del-sur-dona-corbeta-misilera.html>
- Hárleman, C. (2008). *Introducción al sistema de la ONU: Orientación para servir en una misión de la NN.UU.* En P. Harvey J. Langholtz (Ed.), *Introducción al sistema de la ONU: Orientación para servir en una misión de la NN.UU.* Williamsburg , VA, USA: 2008 Instituto para Formación en Operaciones de Paz. Recuperado el 25 de Mayo de 2017, de <http://www.onu.cl/onu/onu-en-el-mundo/estructura-y-organigrama/>
- Infodefensa.com. (3 de Agosto de 2013). *www.infodefensa.com*. Recuperado el 3 de Junio de 2017, de <http://www.infodefensa.com/latam/2013/08/03/noticia-la-armada-nacional-de-colombia-anfitriona-de-los-ejercicios-unitas-caribe-2013.html>
- Jefatura de Formación, Instrucción y Educación Naval, Armada Nacional. (2016). *Plan Estratégico de Educación Naval 2012-2030*. Bogotá, D. C.: Armada Nacional.
- Kaplan, R. (25 de Octubre de 2013). *www.ieee.es*. (R. Libros, Ed.) Recuperado el 4 de Junio de 2017, de http://www.ieee.es/Galerias/fichero/OtrasPublicaciones/Nacional/Resena_VenganzaGeografia_Kaplan.pdf
- Letelier, R. C. (2007). *Doctrina Multinacional para la participación de las Fuerzas Armadas Latinoamericanas en Operaciones de Paz de Naciones Unidas*. (S. a. Studies, Ed.) FRIEDRICH EBERT STIFTUNG (FES), 7(3).
- Lima, J. (2016). *Hacia un “Colombian Way of Peacekeeping” La actuación de la Marina de Brasil en las operaciones de Paz y su contribución para la proyección estratégica del Estado - Posibles lecciones para Colombia*. (E. 2016, Ed.) Maestría en Seguridad y Defensa Nacionales, 63.
- Ministerio de Defensa de España, 2. (2013). *www.emad.mde.es*. (Copyright 2013) Recuperado el 3 de Junio de 2017, de <http://www.emad.mde.es/MOPS/030-Indico-OCEANSHIELD/>
- Naim, M. (2013). *El fin del poder*. Barcelona: El taller Editorial.
- NATO.int. (2016). *Counter-piracy operations* . Archived, NATO.

- Niño, C. A. (21 de Junio de 2016). *www.researchgate.net*. (U. S. Tomás, Ed.) Virtual Via Inveniendi et Iudicandi - VIEI, 11(2), 87 - 104. Recuperado el 3 de Junio de 2017, de <https://www.researchgate.net/publication/311532658>
- Nolte, D. (Octubre de 2006). “Potencias regionales en la política internacional: conceptos y enfoques de análisis”. German Institute of Global and Area Studies (GIGA), 30, 1-37.
- ONU. (26 de Octubre de 1945). *www.un.org*. Recuperado el 24 de Mayo de 2017, de <http://www.un.org/es/sections/un-charter/chapter-i/index.html>
- Organización de Naciones Unidas. (2017). Recuperado el 2 de Junio de 2017, de <http://www.un.org/es/sections/un-charter/chapter-vii/index.html>
- Organización de Naciones Unidas. (13 de Agosto de 2017). *Fuerza Provisional de las Naciones Unidas en el Líbano*. (D. d. DPKO, Editor) Recuperado el 13 de Agosto de 2017, de <http://www.un.org/Depts/Cartographic/map/dpko/unifil.pdf>
- Organización de Naciones Unidas. (2017). *www.un.org.es*. Recuperado el 2 de Junio de 2017, de <http://www.un.org/es/sections/un-charter/chapter-vi/index.html>
- OTAN. (2014). *Operation Ocean Shield*. Recuperado el 3 de Junio de 2017, de <http://www.colombiaemb.org/sites/default/files/Colombia.%20Exporter%20of%20Security%20and%20Stability.pdf>
- Paredes, R. C. (2002). *Participación de Unidades Navales en Operaciones de Paz*. Revista de Marina, 119, 873.
- Policía Nacional de Colombia. (22 de Julio de 2017). *Escuela Internacional del Uso de la Fuerza Policial para la Paz “Brigadier General Jaime Ramírez Gómez” - CENOP*. Obtenido de Escuela Internacional del Uso de la Fuerza Policial para la Paz Web Site: <https://www.policia.gov.co/escuelas/operaciones>
- Presidente Santos, J. M. (2014). *dnp.gov.co*. Recuperado el 4 de Junio de 2017, de <https://www.minagricultura.gov.co/planeacion-control-gestion/Gestin/Plan%20de%20Acci%C3%B3n/PLAN%20NACIONAL%20DE%20DESARROLLO%202014%20-%202018%20TODOS%20POR%20UN%20NUEVO%20PAIS.pdf>
- Real Instituto Elcano, 2. (2011). *ABC de la Misión en Somalia*. Madrid: Real Instituto Elcano.

Reis, S. R. (2013). *www.academia.edu*. (U. M.-L. Bolivia, Ed.) Recuperado el 14 de Agosto de 2017, de <https://www.academia.edu>

Resolución, 11265 (Mindefensa 05 de 12 de 2016).

Restrepo, J. C. (23 de Mayo de 2013). *La Globalización en las relaciones internacionales: Actores internacionales y sistema internacional contemporáneo*. Facultad de Derecho y Ciencias Políticas, 43(119), 651.

Salas, E. (s.f). *INTRODUCCIÓN, Las Operaciones Multinacionales Navales UNITAS*. Recuperado el 12 de Julio de 2017, de http://www.emagister.com/uploads_courses/Comunidad_Emagister_64088_64088.pdf

Saumeth, E. (18 de Agosto de 2015). *www.infodefensa.com*. (S. Information & Design Solutions, Ed.) Recuperado el 3 de Junio de 2017, de <http://www.infodefensa.com/latam/2015/08/18/noticia-agosto-armada-colombiana-integra-operacion-atalanta.html>

Serje, M. (2012). *El 'Almirante Padilla' en Corea: Una crónica del legendario buque de la Armada Nacional de Colombia*. Crónica, Cartagena.

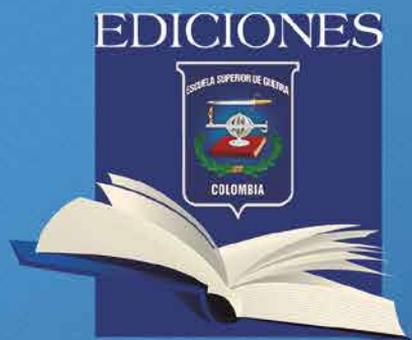
Teniente Coronel Zapata, J. (2016). *Centro de Entrenamiento y Capacitación para Operaciones de Paz "CENCOPAZ"*. Bogotá, D. C.: Armada Nacional.

Urán, C. (Mayo de 1986). *Colombia y los Estados Unidos en la Guerra de Corea*. KELLOGG INSTITUTE, 69, 30.

Villarejo, E. (12 de Agosto de 2015). *www.ABCBlogs.abc.es*. Recuperado el 3 de Junio de 2017, de <http://abcblogs.abc.es/tierra-mar-aire/public/post/colombia-pirateria-somali-18865.asp/>

Webinfomil.com. (2012). *www.webinfomil.com*. (W. Services, Ed.) Recuperado el 3 de Junio de 2017, de <http://www.webinfomil.com/2012/03/armada-nacional-participara-en.html>

Webinfomil.com. (Julio de 2016). *www.webinfomil.com*. Recuperado el 18 de Marzo de 2017, de <http://www.webinfomil.com/2016/07/asi-sera-la-transformacion-de-la-armada.html>



esdeguecol



@esdegue



Escuela Superior
de Guerra



Escuela Superior
de Guerra



Escuela Superior
de Guerra



ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA

"General Rafael Reyes Prieto"

Departamento Armada

Carrera 11 No. 102-50 - Bogotá, Colombia

Conmutador: 620 4066

dptoarmada@esdegue.mil.co

www.esdegue.edu.co

ISO 9001:2015

BUREAU VERITAS
Certification

