

# CAPÍTULO II

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

LUIS HERNANDO OSORIO DUSSÁN<sup>1</sup>

*“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.<sup>2</sup> 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](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 civilizaciones<sup>3</sup> 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 Santiago<sup>4</sup> 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 km<sup>2</sup> de la superficie global, esto es 360,1 millones de km<sup>2</sup>, 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 Convemar<sup>5</sup> 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](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 pobreza<sup>6</sup> 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

---

<sup>6</sup> 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 litoral<sup>7</sup> 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.

---

<sup>7</sup> 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”<sup>8</sup> 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 Paracelso, 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,<sup>9</sup> 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](http://caracol.com.co/radio/2016/03/17/judicial/1458222929_496755.html)

#### 4. ARGENTINA: UN ESTADO CON VISIÓN A LA “PAMPA AZUL”<sup>10</sup>

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)<sup>11</sup> 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 km<sup>2</sup>, 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 km<sup>2</sup>, la superficie marítima más lo existente de la zona económica exclusiva de 4.800.000 km<sup>2</sup> 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 epicontinental<sup>12</sup> 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 argentinos<sup>13</sup>. 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 bogies 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”<sup>14</sup>

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 km<sup>2</sup>, de ellos 3.600.000 km<sup>2</sup> están ocupados por la selva amazónica, tiene 11.491 km de costa, y 4.500.000 km<sup>2</sup> de superficie marítima (Amazonía azul) que incluye 900.000 km<sup>2</sup> 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 km<sup>2</sup> (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.

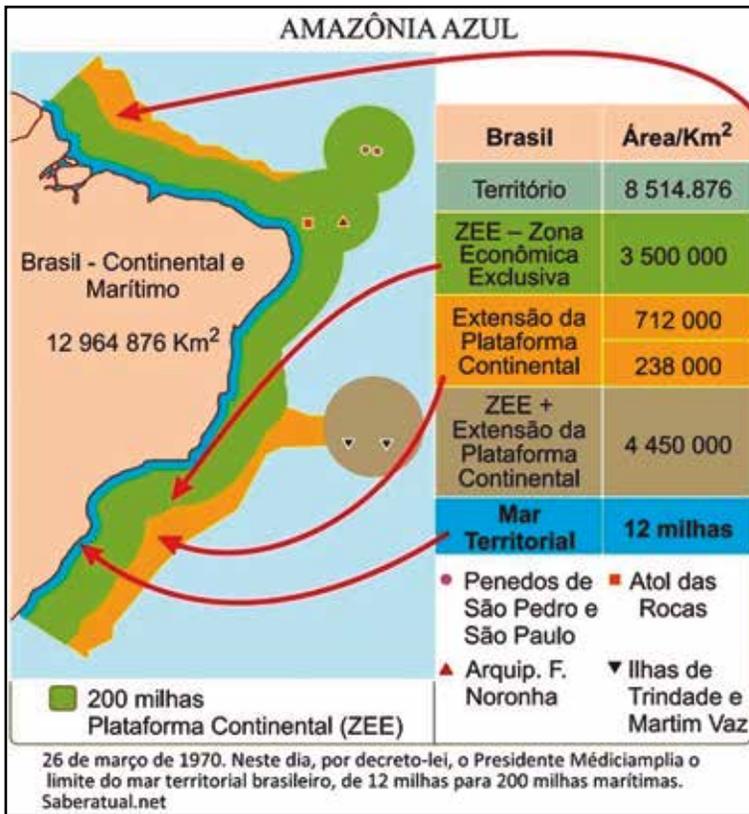
La Amazonía se ha reducido debido a la deforestación, en los últimos 50 años ha perdido cerca del 17% de la cubierta selvática debido a la construcción de vías, poblamiento, sobreexplotación pesquera y la contaminación de mercurio por explotación del oro según lo presenta el Fondo Mundial para la Naturaleza (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/search?q=plataforma+continental+de+brasil&tbm=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 Brasil<sup>15</sup>. 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.

<sup>15</sup> 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.<sup>16</sup>

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 (Szkларz, 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 metros<sup>2</sup> 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 km<sup>2</sup>, 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 Tordesillas<sup>17</sup> 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 demandas<sup>18</sup>, (Román, 2000, 211).

La gestionada independencia o separación de Panamá<sup>19</sup> 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.<sup>20</sup>

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 Monjes<sup>21</sup>, 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 diplomática<sup>22</sup>.

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

<sup>22</sup> 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°47,6N y 71°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 km<sup>2</sup> 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 multidimensionales<sup>23</sup>, 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](http://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](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](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](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](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](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](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-OUSLW>
- 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/>